

COMPTE RENDU OFFICIEL
DES
DÉBATS
DE LA
CHAMBRE DES COMMUNES
DU
CANADA

DEUXIÈME SESSION—DIXIÈME PARLEMENT

6 EDOUARD VII, 1906

VOL. LXXVII

COMPRENANT LA PÉRIODE DEPUIS LE VINGT-SIXIÈME JOUR DE JUIN JUSQU'AU
TREIZIÈME JOUR DE JUILLET INCLUSIVEMENT



OTTAWA
IMPRIMÉ PAR S. E. DAWSON, IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE
MAJESTÉ LE ROI
1906

ERRATA.

Colonne 6892, lire : " Compagnie d'assurance du Canada contre les accidents en général ", au lieu de : " Compagnie d'assurance du Canada contre l'incendie ".

Colonne 6892, lire : " bill (n° 203) " au lieu de : " bill (n° 202) ".

Colonne 6895, lire : " bill (n° 223) " au lieu de : " bill (n° 222) ", concernant les pêcheries.

Colonne 6991, lire : " motion Bennett " au lieu de : " motion Brunett ".

Colonne 7045, lire : " M. MACDONELL " au lieu de " M. MACDONALD ".

Colonne 7474, lire : " bill (n° 90) " au lieu de : " bill (n° 190) ", (United Empire).

Débats des Communes

DEUXIÈME SESSION—DIXIÈME PARLEMENT

CHAMBRE DES COMMUNES.

Mardi, 26 juin 1906.

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

OBSERVATION SUR LA VACANCE DU SIEGE DE RENFREW-NORD.

M. GEORGE TAYLOR (Leeds-sud) : Je désire faire observer au premier ministre et au cabinet que le siège de Renfrew-nord est vacant par suite du décès de l'honorable M. Peter White, et demander si on a pris des dispositions pour remplir cette vacance.

Le très honorable sir WILFRID LAURIER (premier ministre) : Monsieur l'Orateur, le premier soin de l'honorable député (M. Taylor) devrait être de vous signaler qu'il existe une vacance.

M. TAYLOR : Alors, monsieur l'Orateur, j'espère que vous voudrez croire que je me proposais de vous signaler qu'un siège était vacant et que vous prendrez les dispositions nécessaires en pareil cas.

Sir WILFRID LAURIER : Très bien.

OBSERVATION SUR LE BILL RELATIF A L'USURE.

M. R. L. BORDEN (Carleton) : Je demanderai au ministère s'il s'attend que le bill relatif à l'usure et tendant à définir certaines contraventions de la part des usuriers sera adopté à la présente session ? Cette question provoque beaucoup l'attention publique. Il existe incontestablement des abus dans certaines parties du pays. On me dit que ce bill viendra en discussion demain au comité des banques et du commerce auquel il a été renvoyé. Cependant, je voudrais savoir s'il est probable qu'il sera adopté à cette session ?

Sir WILFRID LAURIER : Je ne suis pas prêt à me prononcer sur la question de probabilité, mais je désire m'occuper de la solution de ce problème. Nous espérons que le comité présentera son rapport demain. Dans ce cas, je serai en mesure de répondre à mon honorable ami.

OBSERVATION SUR LE RAPPORT DE L'AUDITEUR GENERAL.

M. R. L. BORDEN (Carleton) : Je suggère au ministre des Finances de s'enquérir de l'opportunité de distribuer le rapport de l'auditeur général en fascicules détachés, au fur et à mesure de sa préparation.

Je crois qu'il y a trois ou quatre ans, M. Charlton, alors membre de cette Chambre, a fait cette proposition que le cabinet n'a pas agréée. Cependant, il me semble qu'elle ne prête le flanc à aucune critique légitime. Je crois que l'auditeur général prépare son rapport en parties détachées ; en tout cas, il pourrait le faire et voir à ce que chaque partie soit publiée dès qu'elle serait complétée. Le rapport doit être présenté à la Chambre le plus tôt possible pour nous permettre de nous mettre à l'œuvre et ne pas retarder l'ouverture des crédits faute des renseignements nécessaires à leur discussion.

On s'attend, je crois, que la prochaine session s'ouvrira au mois de novembre. Cette année, il sera un peu plus difficile de préparer ce rapport que les années suivantes. Dorénavant, l'exercice sera clos le 31 mars. Cette année, l'exercice expirera le 30 juin et la session commencera de bonne heure. Il me semble qu'il y a lieu de prendre des mesures spéciales, parce que les obstacles seront plus grands qu'à la session suivante.

L'honorable M. W. S. FIELDING (ministre des Finances) : A la prochaine session,

nous serons en face d'une situation si exceptionnelle qu'on ne peut guère espérer que les livres bleus ordinaires seront prêts dès les premiers jours. Quant à la coutume à établir, le plus qu'on puisse dire c'est qu'il sera préférable de déposer le rapport de l'auditeur général par parties détachées lorsque des retards seront à craindre. Cependant, il est beaucoup plus commode de ne déposer qu'un volume ou, peut-être, deux, lorsqu'on peut le faire. Mais si, à cause de circonstances exceptionnelles, dans les sessions ordinaires, il y a lieu de craindre que la préparation du rapport soit trop lente et que les travaux de la Chambre en souffrent, il sera préférable de le déposer en parties détachées.

M. T. S. SPROULE (Grey-est) : On a déjà déposé chaque partie séparément, puis le volume a été publié.

M. FIELDING : Je crois que les procès-verbaux nous convaincront qu'il y a eu peu de retard. Du moins, le rapport de l'auditeur général a toujours été déposé quelques jours seulement après la date fixée par la loi. A vrai dire, celle-ci décrète qu'il doit être déposé dès la réunion des Chambres ; cependant, le retard a toujours été insignifiant, dans ces dernières années. A l'avenir, s'il y a lieu de craindre que les travaux parlementaires soient entravés, j'admets que nous devons déposer les fascicules du rapport au fur et à mesure de leur publication. Nous nous attendons que d'autres sujets viendront en discussion dans les premiers jours de la prochaine session.

ADOPTION DU BILL MODIFIANT LA LOI DE 1900 SUR LES GRAINS DU MANITOBA.

L'honorable M. FISHER (ministre de l'Agriculture) propose le 3e lecture du projet de loi (n° 206) tendant à modifier la loi de 1900 sur les grains du Manitoba.

M. HENDERSON : J'avais demandé au ministre de l'Agriculture de réserver le bill jusqu'à mardi. Malheureusement, la Chambre était alors saisie de deux projets de loi tendant à modifier, l'un, la loi sur les grains du Manitoba, l'autre, la loi sur l'inspection. Or, les procès-verbaux font foi que ce dernier dont j'ai demandé le renvoi a été voté

M. FIELDING.

en troisième délibération tandis que l'autre a été réservé. Par conséquent, je n'ai rien à ajouter.

M. FISHER : Je le regrette pour l'honorable député. Cette erreur est involontaire. Si mon honorable ami a des commentaires à faire au sujet de l'autre bill, il pourra peut-être charger quelqu'un de les communiquer au Sénat.

M. HENDERSON : J'avais écrit à un meunier important de ma circonscription qui faisait autrefois partie de la commission des étalons de grain, espérant en obtenir des renseignements relativement aux modifications projetées. Il ne m'a pas répondu. Par conséquent, je n'ai rien à ajouter.

M. FISHER : Je puis dire que les meuniers de l'Ontario étaient largement représentés au sein de la législation, lorsque cette question est venue en discussion. Les personnes présentes ont approuvé les modifications projetées, au nom des meuniers de l'Ontario.

M. SPROULE : Lorsque le présent bill est venu en discussion, j'ai en vain voulu obtenir quelques renseignements du comité. Quelques inspecteurs nous ont appris que, lorsque le blé est livré aux éleveurs à Port-Arthur, on tient compte du poids de tout le blé reçu. Le blé est pesé de nouveau à la sortie. J'imagine que c'est la compagnie propriétaire de l'élevateur qui pèse le blé. On me dit qu'il en reste beaucoup après la remise aux clients. J'ai voulu connaître combien il en était resté l'an dernier et l'année précédente et ce qu'on en avait fait. J'apprends qu'il y a quelques années, il en est resté une quantité considérable qui a rapporté une grosse somme lors de la vente pour le compte de la compagnie propriétaire de l'élevateur, j'imagine. Il me semblait qu'une erreur avait été commise au détriment des cultivateurs lors de la réception du blé. On alloue, je crois, un livre ou deux par boisseau pour la déperdition de poids. Cependant, le blé reçu ayant été pesé au moment de la réception et pesé de nouveau lors de la livraison, il est resté un excédent considérable.

Le Gouvernement ne pourrait-il pas nous dire chaque année quel est cet excédent et ce qu'on en fait, car les cultivateurs ne

diront rien si la quantité est peu considérable, mais autrement, ils seront portés à croire que le pesage laisse à désirer.

M. FISHER : Je ne me rappelle qu'imparfaitement les représentations qui ont été faites au comité à ce sujet. Je crois que la commission qui sera nommée pendant les vacances mettra cette question à l'étude, et je ne doute pas que ses conclusions seront acceptées.

(La motion est agréée et le bill est lu pour la 3e fois et adopté.)

DISCUSSION SUR LE PROJET DE RESOLUTION RELATIF AUX SUBVENTIONS DE CHEMINS DE FER.

L'honorable M. EMMERSON (ministre des Chemins de fer et des Canaux) propose à la Chambre de passer à la discussion en comité général sur le projet de résolution suivant :

Arrêté:—Il a lieu d'autoriser le Gouverneur à accorder, par décret rendu en conseil privé, pour aider à la construction de chacune des lignes de chemins de fer ci-dessous mentionnées qui ne coûtera pas, en moyenne, plus de \$15,000 par mille pour la longueur subventionnée, une subvention de \$3,200 par mille pour une longueur ne dépassant en aucun cas le nombre de milles respectivement énoncé ci-après ; et, pour aider à la construction de chacune des dites lignes de chemin de fer dont la longueur n'excède pas celle ci-après énoncée et qui coûtera, en moyenne, plus de \$15,000 par mille pour la longueur subventionnée, accorder en sus de la somme de \$3,200 par mille, une autre subvention de cinquante pour cent de la différence entre le coût moyen de la longueur de chemin de fer subventionné et la somme de \$15,000 par mille, ladite subvention ne dépassant pas en totalité la somme de \$6,400 par mille, savoir :

1) A la compagnie du chemin de fer Manitoulin et de la rive Nord, pour une ligne de chemin de fer de 64 milles au plus, partant de Little-Current et traversant le chemin de fer canadien du Pacifique à ou près Stanley pour aller de là jusqu'à Sudbury, la compagnie s'engageant à jeter, entre Little-Current et la terre ferme, un pont qui devra être construit et entretenu de manière à offrir des facilités qui soient, à l'avis du ministre des Chemins de fer et des Canaux, pour la libre circulation des voitures et des piétons, de même nature que sur une grande route, au lieu de la subvention de 64 milles accordée par le chapitre 98 de 1900, article 2, item 6, tel que modifié par l'article 5 du chapitre 7 de 1901.

2) A la compagnie du chemin de fer central d'Algoma à la baie d'Hudson pour une ligne de chemin de fer, dont la longueur ne dépasse pas 200 milles, depuis Sault-Sainte-Marie jusqu'à un point sur le chemin de fer canadien du Pacifique entre les stations de White-River et de Dalton, dans le district d'Algoma, et pour une ligne de chemin de fer dont la longueur ne dé-

passe pas 25 milles, allant de Michipicoten-Harbour, sur le lac Supérieur, vers la ligne mère du chemin de fer canadien du Pacifique, au lieu des subventions de 40, 50 et 135 milles accordées par le chapitre 7 de 1889, article 2, item 23, le chapitre 8 de 1900, article 2, item 4, et le chapitre 7 de 1901, article 2, item 20, respectivement.

3) A la compagnie du chemin de fer de Lotbinière à Mégantic, pour prolonger sa ligne la distance de 50 milles au plus vers le sud, depuis un point à ou près de Lyster, dans le comté de Mégantic, jusqu'à ou vers un point à ou près de Lime-Ridge, dans le township de Duds-well, au lieu de la subvention accordée par l'item 8 de l'article 2 du chapitre 57 de 1903.

4) Pour une ligne de chemin de fer, ne dépassant pas 35 milles, depuis le lac Nominigue jusqu'à la Lièvre, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 57 de 1903, article 2, item 44.

5) Pour une ligne de chemin de fer depuis un point sur le chemin de fer intercolonial, dans le comté de Halifax, jusqu'à Guysborough, dans le comté de Guysborough, et pour une ligne de chemin de fer depuis un point à ou près New-Glasgow, dans le comté de Pictou, jusqu'aux eaux profondes de Country-Harbour, dont la longueur ne dépasse pas, en tout, 236 milles, au lieu des subventions de 116 milles et 120 milles accordées par le chapitre 57 de 1903, article 2, item 19 et 63, respectivement.

6) Pour une ligne de chemin de fer ne dépassant pas 55 milles, depuis Wellington jusqu'à Union-Bay, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 57 de 1903, article 2, item 63.

7) Pour une ligne de chemin de fer, ne dépassant pas 41 milles, depuis un point à ou près Sharbot-Lake ou Bathurst-Station, dans la province d'Ontario, ou entre ces points, par voie du village de Lanark, jusqu'à Carleton-Place, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 7 de 1901, article 2, item 17.

8) Pour une ligne de chemin de fer, ne dépassant pas 20 milles, depuis le cap Tourmente vers Murray-Bay, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 5 de 1892.

9) A la compagnie du chemin de fer de l'Atlantique à l'Ouest de Québec, pour une ligne de chemin de fer d'au plus 260 milles, allant de Gaspé jusqu'à un point à ou près Causapscaal, sur le chemin de fer intercolonial et de ce point jusqu'à Edmundston ; et pour une ligne de chemin de fer, d'au plus 102 milles de longueur, allant de Paspébiac à Gaspé, en suivant d'aussi près que possible le rivage, au lieu des subventions accordées par l'item 51 de l'article 2 du chapitre 57 de 1903.

10) A la compagnie dite "The Nepigon Railway Company", pour les lignes de chemins de fer suivantes :

a) A partir d'un endroit situé à ou près la station de Nepigon, sur la ligne du chemin de fer canadien du Pacifique, jusqu'au lac Nepigon, longue de 30 milles au plus ;

b) A partir d'un endroit situé sur la baie Nepigon, sur le lac Supérieur, jusqu'à un point situé à l'ouest du lac Helen sur la ligne dudit chemin de fer de Nepigon, distance de 3 milles $\frac{1}{2}$ au plus ;

c) A partir d'un endroit situé sur la ligne du chemin de fer de Nepigon, à ou près la traverse de la rivière Fraser, jusqu'à un endroit situé sur le lac Jesse, en passant par Cameron's-Falls, distance de 1 mille $\frac{1}{2}$ au plus ;

d) A partir d'un endroit, situé sur la rive nord du lac Nepigon en allant vers le nord, sur une distance de 45 milles au plus ;

Les subventions à ces dites lignes étant accordées au lieu des subventions accordées par l'item 37 de l'article 2 du chapitre 34 de 1904, pour 80 milles au plus.

11) Pour une ligne de chemin de fer allant de Québec vers les Sept-Iles, y compris les embranchements sur Malbaie et Bale-Saint-Paul, longs de 200 milles au plus, au lieu de la subvention accordée par l'item 48 de l'article 2 du chapitre 57 de 1903.

12) Pour une ligne de chemin de fer d'au plus 100 milles, allant de Roberval dans une direction ouest vers la baie de James, au lieu des subventions accordées par les item 11 et 52 de l'article 2 du chapitre 57 de 1903.

13) A la compagnie du chemin de fer central de Québec, pour le prolongement de sa voie ferrée entre Saint-Laurent et Saint-George, ne dépassant pas 9 milles ; et pour une ligne ferrée de Scott-Junction au pont de Québec, n'excédant pas 22 milles ; au lieu de la subvention accordée par le chapitre 57 de 1903, article 2, item 46.

14) A la compagnie du chemin de fer de l'Alberta Occidental, pour une ligne de chemin de fer allant d'un endroit situé sur la frontière des Etats-Unis, à l'ouest du rang 27, dans la direction du nord-ouest vers Anthracite dans la direction d'Alberta, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 34 de 1904, article 2, item 11, n'excédant pas 50 milles.

15) A la "Shediac and Coast Railway Company", pour une voie ferrée, de 38 milles au plus, depuis Shédiac jusqu'à Shemogue et vers Cap-Tourmentin, dans le comté de Westmoreland, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 57 de 1903, article 2, item 17.

16) Pour une ligne de chemin de fer depuis Saint-Constant, dans le comté de Laprairie-et-Napierville, à travers Saint-Edouard, Saint-Cyprien et Lacolle, jusqu'à un point, à ou près la frontière internationale, sur le chemin de fer Delaware et Hudson (Grand-Tronc), au lieu des subventions pour 19 et 12 milles accordées par le chapitre 7 de 1889, article 2, item 10 et chapitre 4 de 1894, respectivement, n'excédant pas 28 milles.

17) A la compagnie du chemin de fer du lac Supérieur, du lac Long et d'Albany pour une voie ferrée, de 10 milles au plus, allant de Peninsula-Harbour dans une direction nord, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 57 de 1903, article 2, item 76.

18) Pour une ligne de chemin de fer depuis Owen-Sound, dans la province d'Ontario, jusqu'à Meaford, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 57 de 1903, article 2, item 34, n'excédant pas 30 milles.

19) A la compagnie du chemin de fer de Kingston à Smith's-Falls et à Ottawa, pour une ligne de chemin de fer entre Kingston et Ottawa, renouvellement de la subvention accordée par le chapitre 4 de 1897, n'excédant pas 101 milles.

20) A la compagnie du chemin de fer de Lotbinière à Mégantic, pour une voie ferrée depuis un point sur sa ligne entre Lyster et Lime-Ridge, jusqu'à un point à ou près le pont sur le Saint-Laurent à ou près Québec, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 57 de 1903, article 2, item 45, ne dépassant pas 30 milles.

21) Pour une ligne de chemin de fer de pas

plus de 35 milles de longueur, à partir de La Tuque, sur la rivière Saint-Maurice jusqu'à un point sur le chemin de fer du lac Saint-Jean, près de la rivière Jeannotte, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 57 de 1903, article 2, item 57.

22) A la compagnie du chemin de fer du Sud-Ouest d'Halifax, pour une voie ferrée depuis un point à ou près Halifax jusqu'à un point à ou près Barrington-Passage (excepté la partie située à l'est de Bridgewater qui formait précédemment partie de la ligne du chemin de fer central), au lieu des 68, 77 et 35 milles de subventions accordées par le chapitre 57 de 1903, article 2, item 23 (a) et (b) et item 75, respectivement, n'excédant pas 185 milles.

23) A la compagnie du chemin de fer de la baie de Quinté, pour une ligne ferrée depuis un point à ou près le village de Tweed, et là dans une direction nord jusqu'à un point à ou près le village de Bannockburn, dans le comté de Hastings, renouvellement partiel de la subvention accordée par le chapitre 7 de 1889, article 2, item 45, et au lieu de la subvention accordée par le chapitre 57 de 1903, article 2, item 57, n'excédant pas en totalité 20 milles.

24) A la compagnie du chemin de fer de Manitoulin et de la rive Nord, pour une ligne ferrée depuis un point sur sa ligne entre Little-Current et Sudbury jusqu'à un raccordement avec le chemin de fer central d'Algoma et de la baie d'Hudson au lieu de la subvention accordée par le chapitre 7 de 1901, article 2, item 14, n'excédant pas 130 milles.

25) Pour une ligne de chemin de fer à partir de la station du Lac-Bouchette, sur le chemin de fer de Québec au lac Saint-Jean, jusqu'à Saint-André, ne dépassant pas 13 milles, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 57 de 1903, article 2, item 47.

26) Pour une ligne ferrée depuis la station Debort sur l'Intercolonial jusqu'à la mine de houille de Debort, ne dépassant pas 4 milles $\frac{1}{2}$, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 57 de 1903, item 20 de l'article 2.

27) Pour une ligne de chemin de fer à ou près Teulon jusqu'à un point situé sur la rivière Islandie, n'excédant pas 35 milles, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 57 de 1903, article 2, item 27.

28) A la compagnie du chemin de fer du Nord d'Ontario, et de Timagami (ci-devant compagnie du chemin de fer Timagami), pour une voie ferrée à partir d'un point à ou près Sturgeon-Falls dans une direction nord-ouest jusqu'à un point situé sur la rive occidentale du lac Timagami, dans le district de Nipissingue, n'excédant pas 50 milles, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 57 de 1903, article 2, item 36.

29) A la compagnie du chemin de fer de Québec au lac Saint-Jean, pour un mille de voie ferrée, à partir de Roberval jusqu'au quai du gouvernement, au lac Saint-Jean, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 57 de 1903, article 2, item 40.

30) Pour une ligne de chemin de fer depuis Truro dans une direction nord vers Brûlé, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 57 de 1903, article 2, item 64, n'excédant pas 34 milles.

31) A la compagnie de chemin de fer central de Kootenay pour une ligne de chemin de fer de pas plus de 186 milles de longueur, à partir de Golden jusqu'à la frontière internationale,

en passant par Windermere et Fort-Steele, et traversant le chemin de fer du Nid-de-Corbeau à un point situé à ou près Elko, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 57 de 1903, article 2, item 66.

32) A la compagnie du chemin de fer de Brockville à Westport et au Sault-Sainte-Marie, le reliquat impayé de la subvention accordée par le chapitre 3 de 1889, n'excédant pas \$3,200 par mille, et aussi le reliquat impayé de la subvention accordée par le chapitre 2 de 1890 qui a été renouvelé par le chapitre 5 de 1892; le tout ne dépassant pas \$86,800, renouvellement de la subvention accordée par le chapitre 4 de 1894.

33) Pour une ligne ferrée depuis Jonquières jusqu'à la baie des Ha! Ha!, ne dépassant pas 20 milles en longueur, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 57 de 1903, item 7 de l'article 2.

34) Pour une ligne de chemin de fer depuis Sainte-Rose via le côté Est du lac Ainslie vers Orangedale sur l'Intercolonial, ne dépassant pas 34 milles; et pour une ligne de chemin de fer depuis un point sur l'Intercolonial à ou près Mines-Road-Station jusqu'au quai de l'Anse-Caribou, ne dépassant pas 4 milles, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 57 de 1903, article 2, item 18 et 62.

35) Pour une ligne de chemin de fer à partir d'un point à ou près Wolfville sur le chemin de fer Dominion-Atlantic jusqu'à la jetée du Gouvernement au Bassin-des-Mines n'excédant pas un mille, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 57 de 1903, article 2, item 25.

36) Au grand chemin de fer du Nord du Canada, pour prolonger sa ligne depuis Arundel jusqu'à un point dans la municipalité des town-Gouvernement au Bassin-des-Mines n'excédant pas 30 milles; et pour une ligne de chemin de fer raccordant sa ligne de Montfort à la Gatineau avec sa ligne principale à Saint-Jérôme, n'excédant pas 22 milles, au lieu des subventions accordées à la compagnie du chemin de fer de colonisation de Montfort à la Gatineau par les items 6 et 41 de l'article 2 du chapitre 57 de 1903.

37) Au grand chemin de fer du Nord du Canada, pour une ligne ferrée depuis la jonction Garneau jusqu'au pont de Québec, ne dépassant pas 70 milles en longueur, au lieu de la subvention accordée par l'item 74 de l'article 2 du chapitre 57 de 1903.

38) Pour une ligne de chemin de fer depuis un point à ou près la station de Sainte-Agathe-des-Monts vers le township de Howard, dans le comté d'Argenteuil, passant près des lacs Saint-Joseph et Sainte-Marie, dans une direction sud, ne dépassant pas 15 milles en longueur; et pour une ligne de chemin de fer entre un point dans la paroisse de Saint-André, dans le comté d'Argenteuil, et un point dans la paroisse de Saint-Laurent, comté de Jacques-Cartier, passant dans les paroisses de Saint-Placide, Saint-Eustache et Saint-Martin, ne dépassant pas 33 milles; au lieu des subventions accordées par le chapitre 34 de 1904, item 8 et 9 de l'article 2, n'excédant pas en totalité 53 milles.

39) A la compagnie de chemin de fer de la vallée de la rivière Chaudière, pour une ligne de chemin de fer de pas plus de 50 milles, de longueur, à partir de Grand-Forks jusqu'à un point situé à 50 milles en remontant le bras Nord et le bras Ouest du bras Nord de la rivière Chaudière, au lieu de la subvention

accordée par le chapitre 57 de 1903, article 2, item 40.

40) A la compagnie dite "Ottawa, Northern and Western Railway Company", pour une ligne ferrée depuis Aylmer jusqu'à un point de raccordement avec les approches du pont interprovincial dans la ville de Hull (excepté la partie du chemin commençant à un point de raccordement avec la ligne du chemin de fer électrique de Hull, dans la ville de Hull et se terminant à un point sur la ligne du Pacifique-Canadien à l'extrémité Est de la cour de sa gare de Hull), ne dépassant pas 9 milles, au lieu de la subvention accordée par l'item 12 de l'article 2 du chapitre 7 de 1899, et par la première partie de l'item 13 de l'article 2 du chapitre 57 de 1903.

41) A la compagnie du chemin de fer de Toronto à Lindsay et à Pembroke, pour une ligne ferrée depuis Golden-Lake jusqu'à Bancroft, ne dépassant pas 51 milles, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 57 de 1903, item 3 de l'article 2.

42) A la compagnie du chemin de fer interprovincial à la baie de James pour une ligne de chemin de fer à partir du lac Témiskaming au terminus actuel de la ligne du chemin de fer Pacifique-Canadien, dans la direction du nord, ne devant pas dépasser 50 milles en longueur, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 57 de 1903, article 2, item 42.

43) Pour une ligne de chemin de fer à partir de Waltham-Station jusqu'à Ferguson-Point, dans le comté de Pontiac, ne dépassant pas 20 milles, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 57 de 1903, article 2, item 43.

2. A moins que le contexte n'exige une interprétation différente, l'expression "coût" signifie le coût réel, nécessaire et raisonnable de l'entreprise, et comprend les sommes dépensées, jusqu'à concurrence de \$25,000 au plus, sur tout pont formant partie de la ligne de chemin de fer subventionnée ne recevant aucune autre subvention, mais ne comprend pas le prix de revient des installations de tête de ligne ou des terrains requis pour l'emplacement du chemin de fer dans aucune ville érigée en corporation; et ce coût réel, nécessaire et raisonnable sera déterminé par le Gouverneur statuant en conseil privé, sur la proposition du ministre des Chemins de fer et des Canaux et sur le rapport de l'ingénieur en chef des chemins de fer de l'Etat, certifiant qu'il a fait ou fait faire une inspection de la ligne du chemin de fer pour laquelle le paiement de la subvention est demandé, et un examen soigneux du coût du chemin, et qu'à son avis le montant sur lequel la subvention est demandée est raisonnable et n'excède pas le coût véritable, réel et légitime de la construction de ce chemin de fer.

3. Les subventions accordées par les présentes, pour aider à la construction d'aucun chemin de fer ou pont, sont payables sur le fonds du revenu consolidé du Canada, et peuvent, à moins qu'il n'y soit autrement pourvu d'une manière expresse dans le présent acte, au choix du Gouverneur statuant en conseil privé sur le rapport du ministre des Chemins de fer et des Canaux, être payées comme suit:

a) Lors de l'achèvement de l'entreprise subventionnée;

b) Par versements, lors de l'achèvement de chaque section de dix milles de chemin de fer, en proportion de la valeur de la section ainsi

achevée relativement à la valeur de toute l'entreprise ;

c) D'après estimations courantes des travaux appuyées du certificat de l'ingénieur en chef des Chemins de fer et des Canaux attestant qu'à son avis, eu égard à l'ensemble de l'entreprise et au secours accordé, les progrès réalisés justifient le paiement d'une somme d'au moins trente mille piastres ;

d) Dans les cas des alinéas "b" et "c", partie d'une manière, partie de l'autre.

4. Les subventions mentionnées comme autorisées au bénéfice des compagnies nommées à cette fin, seront, si elles sont accordées par le Gouverneur statuant en conseil, payées à ces compagnies respectivement ; les autres subventions peuvent être accordées aux compagnies qui établiront, au jugement du Gouverneur en conseil privé qu'elles sont en mesure de construire et parachever lesdits chemins de fer respectivement ; toutes les lignes pour la construction desquelles des subventions sont accordées, à moins qu'elles ne soient déjà commencées, seront commencées dans les deux ans à compter du premier jour d'août 1906, et parachevées dans un délai raisonnable, ne devant pas dépasser quatre ans après ledit premier jour d'août, qui sera fixé par le Gouverneur en conseil privé ; et elles seront ainsi construites en conformité de plans et devis et à des conditions qui seront approuvées par le Gouverneur en conseil privé, sur le rapport du ministre des Chemins de fer et des Canaux, et spécifiées dans un traité qui sera conclu dans chaque cas par la compagnie avec ledit ministre, traité que ledit ministre, avec l'approbation du Gouverneur en conseil privé, est par le présent autorisé à passer ; et le tracé de chaque ligne de chemin de fer subventionnée sera aussi assujéti à l'approbation du Gouverneur en conseil privé.

5. La concession de ces subventions et leur réception par les diverses compagnies respectivement, sont subordonnées à la condition que la commission des chemins de fer du Canada pourra en tout temps accorder et assurer à d'autres compagnies les mêmes droits de circulation, conventions de transports ou autres droits, propres à donner à tous les chemins de fer en correspondance avec les lignes ainsi subventionnées lesdits droits de circulation, en même temps que des arrangements justes et raisonnables pour l'échange du trafic avec les chemins avec lesquels elles sont en correspondance, et un tarif uniforme par mille avec ces dits chemins de fer ; et ladite commission aura, en tout temps, le contrôle absolu des tarifs à prélever et imposer par tout chemin de fer ou sur tout chemin de fer ainsi subventionné ; sous la réserve, cependant, que toute décision prise par ladite commission, en vertu de cet article, pourra en tout temps être modifiée, changée ou révoquée au gré du Gouverneur en conseil privé.

6. Toute compagnie recevant une subvention aux termes du présent acte, ses successeurs ou ayants-droit, et toute personne ou compagnie qui contrôlera ou exploitera un chemin de fer ou une partie d'un chemin de fer subventionné par le présent acte, seront tenues chaque année de fournir au gouvernement du Canada le transport gratuit de ses employés, fournitures, matériaux et malles sur la partie de la ligne pour laquelle cette subvention aura été reçue, et fourniront, chaque fois qu'ils en seront re-

M. EMMERSON.

quis, des wagons postaux convenablement aménagés pour ce service postal ; et ces transports et service seront faits aux prix qui seront convenus entre le ministre du département du gouvernement pour lequel ce service sera fait et la compagnie faisant ce service, et dans le cas de désaccord, au prix qui sera approuvé par la commission des chemins de fer du Canada ; et en paiement ou à compte de ces services, le gouvernement du Canada sera crédité par la compagnie d'une somme égale à trois pour cent par année du montant de la subvention reçue par la compagnie aux termes du présent acte.

7. A l'égard de tous les chemins de fer subventionnés par le présent acte, la compagnie qui en aucun temps possédera ou exploitera quel'un desdits chemins de fer devra, quand elle en sera requise, produire et soumettre au ministre des Chemins de fer et des Canaux, ou à toute personne nommée par lui, tous livres, comptes et pièces justificatives établissant le coût de la construction du chemin de fer ou du pont et le coût de leur exploitation ainsi que leurs recettes.

8. Le Gouvernement pourra exiger comme condition des subventions par le présent accordées, que la compagnie emploie pour sa voie des rails d'acier neufs fabriqués au Canada, si pareils rails d'acier peuvent s'obtenir au Canada, de qualité convenable à des termes aussi favorables que d'autres rails, ce dont le ministre des Chemins de fer et des Canaux sera juge.

9. Dès qu'a été dûment passé une convention avec une compagnie pour la construction d'une ligne de chemin de fer subventionnée en vertu du présent acte, le ministre des Chemins de fer et des Canaux, sur la demande de la compagnie et sur le rapport de l'ingénieur en chef des chemins de fer de l'Etat, et un certificat de ce fonctionnaire attestant qu'il a fait un examen attentif des études, plans et profils de toute la ligne faisant l'objet de ladite convention et qu'il a dûment considéré la configuration physique du pays à traverser et les moyens de transport utilisables pour la construction, et mentionnant le coût probable et raisonnable de cette construction, peut, avec l'autorisation donnée par décret en conseil privé, passer une convention supplémentaire déterminant d'une manière définitive le chiffre maximum de la subvention à payer d'après ledit certificat de l'ingénieur en chef, et portant que la compagnie aura droit de recevoir, au minimum, le chiffre de la subvention ordinaire de \$3,200 par mille, plus une quotité de soixante pour cent de la différence entre le chiffre ainsi déterminé et la somme de \$3,200 par mille, s'il en est ; et la quotité restante de quarante pour cent ne sera versée qu'à l'achèvement de toute l'entreprise subventionnée et autant seulement qu'y donnera droit à la compagnie le coût effectif tel que définitivement déterminé par l'ingénieur en chef, pourvu :

a) Que le coût estimatif ainsi certifié ne soit pas en moyenne inférieur à \$18,000 par mille pour la totalité de la longueur subventionnée ;

b) Qu'il ne soit versé aucune somme, si ce n'est sur un certificat de l'ingénieur en chef attestant que l'ouvrage fait n'est pas inférieur au type spécifié au cahier des charges annexé à la convention passée avec la compagnie ;

c) Que la subvention ne dépasse en aucun cas la somme de \$6,400 par mille.

M. URIAH WILSON : Avant de siéger en comité, le ministre des Chemins de fer devrait nous expliquer, d'une manière générale, pourquoi nous sommes appelés à voter de nouveau des subventions accordées pendant les sessions précédentes et que les compagnies de chemins de fer n'ont pas gagnées. Quelques-unes des voies ferrées ne sont pas construites.

M. EMMERSON : Les subventions mentionnées dans ce projet de résolution sont celles que nous désirons faire revivre à la demande des intéressés. Dans presque tous les cas, ceux-ci ont expliqué le retard et exposé les raisons qui leur font espérer que la subvention sera votée de nouveau. Je ne crois pas qu'il y ait un seul cas où les intéressés ne se soient pas mis à l'œuvre, sinon pour entreprendre la construction du chemin de fer, du moins, pour préparer les travaux. Le plus souvent, des obstacles s'opposaient à l'exécution de l'entreprise.

M. URIAH WILSON : Le ministre aurait-il l'obligeance de nous dire quels chemins de fer ont été parachevés, pourquoi les autres ne l'ont pas été et pour quelle raison on fait revivre les subventions ?

M. EMMERSON : On fait revivre ces subventions parce que les chemins de fer ne sont pas construits ou ne sont pas en mesure de recevoir les subventions qu'ils ont gagnées. Il n'y a aucune nouvelle subvention.

M. W. F. MACLEAN : Le ministre nous dira-t-il si le Gouvernement a reçu de nouvelles demandes de subvention et jusqu'à concurrence de quel montant, en tout ?

M. EMMERSON : Je puis dire que de nouvelles subventions ont été sollicitées, mais ma mémoire n'est pas assez fidèle pour que j'énumère toutes les demandes.

M. SPROULE : Une autre chose que nous voudrions connaître c'est le nombre de fois, une ou plus, que ces renouvellements ont été demandés et aussi combien de fois on a fait revivre ces subventions.

M. EMMERSON : Je fournirai ces renseignements, lorsque nous entrerons dans le détail du projet de résolution.

M. SPROULE : Il serait préférable de les donner maintenant, afin qu'ils se trouvent tous ensemble.

M. EMMERSON : Il me faudrait repasser chacune de mes notes relativement à toutes ces compagnies. Ce serait m'imposer une tâche inutile.

M. TISDALE : Je suggère au ministre de nous dire quand les compagnies ont obtenu leurs privilèges en premier lieu et à quelle date ceux-ci ont été renouvelés.

(La motion est adoptée et la Chambre passe à la discussion en comité général sur le projet de résolution.)

Sur l'article 1er :

Qu'il est à propos d'autoriser le Gouverneur en conseil à accorder, pour aider à la construction de chacune des lignes de chemin de fer ci-dessous mentionnées qui ne coûtera pas, en moyenne, plus de \$15,000 par mille pour la longueur subventionnée, une subvention de \$3,200 par mille pour une longueur ne dépassant en aucun cas le nombre de milles respectivement énoncé ci-après ; et, pour aider à la construction de chacune desdites lignes de chemin de fer dont la longueur n'excède pas celle ci-après énoncée et qui coûtera, en moyenne, plus de \$15,000 par mille pour la longueur subventionnée, accorder en sus de la somme de \$3,200 par mille, une autre subvention de cinquante pour cent de la différence entre le coût moyen de la longueur de chemin de fer subventionnée et la somme de \$15,000 par mille, ladite subvention ne dépassant pas en totalité la somme de \$6,400 par mille.

M. R. L. BORDEN : Le ministre voudra-t-il nous dire, dans chaque cas, la date de la subvention, la cause qui a empêché la compagnie d'en tirer parti et les raisons qui engagent le Gouvernement à croire qu'elle en profitera maintenant.

M. TISDALE : Et combien de fois on a fait revivre les lois organiques de la compagnie et la subvention accordée à celle-ci ?

M. EMMERSON : Je ne suis pas en mesure de dire à quelle date chaque compagnie a obtenu ses privilèges, mais j'ai fait demander au département de me procurer ces renseignements. Il y a sur le bureau de la Chambre une carte géographique indiquant le tracé de ces différents chemins de fer.

M. URIAH WILSON : Il y a quelques années, lorsque le Gouvernement augmenta les subventions aux chemins de fer, il fut convenu que ces subventions seraient considérées comme des prêts. Cette politique est-elle encore en vigueur et, dans l'affirmative, quel intérêt l'Etat a-t-il perçu des chemins de fer, aux termes de cette conven-

tion ? Si les chemins de fer n'ont pas acquitté cet intérêt chaque année, celui-ci est-il imputé sur leur compte ?

M. EMMERSON : La prescription que mentionne l'honorable député est reproduite à l'article 6 du projet de résolution qui est ainsi conçu :

Toute compagnie recevant une subvention aux termes du présent acte, ses successeurs ou ayants-droit, et toute personne ou compagnie qui contrôlera ou exploitera un chemin de fer ou une partie d'un chemin de fer subventionné par le présent acte, seront tenues chaque année de fournir au gouvernement du Canada le transport gratuit de ses employés, fournitures, matériaux et malles sur la partie de la ligne pour laquelle cette subvention aura été reçue, et fourniront, chaque fois qu'ils en seront requis, des wagons postaux convenablement aménagés pour ce service postal; et ces transports et service seront faits aux prix qui seront convenus entre le ministre du département du gouvernement pour lequel ce service sera fait et la compagnie faisant ce service, et dans le cas de désaccord, au prix qui sera approuvé par la commission des chemins de fer du Canada; et en paiement ou à compte de ces services, le gouvernement du Canada sera crédité par la compagnie d'une somme égale à trois pour cent par année du montant de la subvention reçue par la compagnie aux termes du présent acte.

M. URIAH WILSON : Je n'ai jamais entendu un ministre des Chemins de fer dire à la Chambre quelle somme les compagnies ont payée de ce chef ou quelle somme a été imputée sur le compte de celles qui ont négligé de payer.

Lorsque M. Blair était ministre, il nous a dit que si les chemins de fer ne rendaient pas, pendant l'année, assez de services à l'Etat pour faire face au paiement de l'intérêt, celui-ci, ou le solde, était imputé sur leur compte. Le Gouvernement suit-il encore la même ligne de conduite ? Combien chaque compagnie a-t-elle payé à titre d'intérêt et quels services a-t-elle rendus à l'Etat ?

M. EMMERSON : Je ne saurais répondre à cette question autrement qu'en disant que le département suit toujours la même ligne de conduite.

M. URIAH WILSON : Dois-je comprendre que vous ne pouvez pas fournir le moindre renseignement sur ce sujet.

M. EMMERSON. J'ignorais que cette question me serait posée, mais je pourrai donner ces renseignements plus tard.

M. WILSON.

M. URIAH WILSON : Le public a le droit de les obtenir.

M. W. F. MACLEAN : Le ministre sait-il si des troupes ont déjà été transportées aux termes de cette convention ?

M. EMMERSON : Je n'en connais pas.

M. W. F. MACLEAN : L'avez-vous entendu dire ?

M. EMMERSON : Je suis porté à croire que les troupes seraient transportées par des chemins de fer auxquels cette disposition ne s'applique pas.

M. W. F. MACLEAN : Y a-t-il des cas où le courrier a été transporté sous le régime de cette convention ?

M. EMMERSON : Je n'en connais pas.

M. W. F. MACLEAN : Le directeur général des Postes considère-t-il qu'il est de son devoir de tirer parti de cette disposition, lorsqu'il prend des arrangements relatifs au transport du courrier ?

M. FIELDING : Cette disposition est de date récente et je ne doute pas qu'on puisse savoir quels services ont été rendus.

M. W. F. MACLEAN : Le ministre des Chemins de fer ou le directeur général des Postes devrait nous éclairer sur ce sujet, au cours de la journée.

M. URIAH WILSON : Quand le ministre croit-il être en état de nous donner ce renseignement ?

M. EMMERSON : Je tâcherai de l'obtenir avant la 3e lecture du bill.

M. EMMERSON : Parmi les compagnies mentionnées dans le projet de résolution, je n'en connais aucune qui ait reçu plus de \$3,200 par mille. Une ou deux ont été soumises tout d'abord aux prescriptions de l'article 9.

M. SPROULE : Je parle des compagnies qui ont déjà gagné des subventions depuis que le Gouvernement a pris des dispositions pour élever le chiffre de celles-ci dans certains cas.

M. EMMERSON : J'irai aux informations.

1) A la compagnie du chemin de fer de Manitoulin et de la Rive-Nord (ou à la compagnie du chemin de fer Canada-Central, avec le consentement de la compagnie du chemin de fer de Manitoulin et de la Rive-Nord, et sauf l'approbation du Gouverneur en conseil) pour les lignes suivantes de chemins de fer :

a) Depuis Little-Current, de là traversant le chemin de fer du Pacifique-Canadien à ou près Stanley, et de là à Sudbury, n'excédant pas 64 milles ;

b) Depuis un point sur ladite ligne de chemin de fer, entre Little-Current et Sudbury, dans une direction ouest vers le chemin de fer Central d'Algoma, n'excédant pas 100 milles ; et

c) Depuis un point à ou près Sudbury, dans une direction nord, n'excédant pas 30 milles, lesdites subventions étant accordées au lieu des subventions de 54 et 130 milles accordées par le chapitre 8 de 1900, article 2, item 6, tel qu'amendé par l'article 5 du chapitre 7 de 1901, et le chapitre 7 de 1901, article 2, item 14, respectivement.

M. BOYCE : Dans ces subventions, y a-t-il une somme destinée à la construction du pont ?

M. EMMERSON : Non. Cette subvention a été votée en premier lieu en 1900 ou 1901. Le premier paragraphe a trait à une ligne de chemin de fer entre Sudbury et Little-Current jusqu'à un point de raccordement avec le chemin de fer central de Manitoulin, ainsi qu'à une ligne partant de la voie actuelle à Sudbury et longeant le réseau principal du Pacifique-Canadien. La compagnie demandait une subvention de \$3,200 par mille pour 226 milles. La subvention mentionnée au paragraphe "a" a été votée en premier lieu en 1900 pour une distance de 66 milles au plus.

Puis, le paragraphe "b" :

Depuis un point sur ladite ligne de chemin de fer, entre Little-Current et Sudbury, dans une direction ouest vers le chemin de fer Central d'Algoma, n'excédant pas 100 milles.

En 1901, cette subvention fut modifiée et l'on décréta que les travaux pourraient être commencés à deux endroits ; la première section partant d'un point situé à ou près Sudbury et se dirigeant vers le lac Jesse ; la seconde partant de Little-Current et se rendant à la ligne du Pacifique-Canadien à ou près Sudbury, n'excédant pas 31 milles.

M. R. L. BORDEN : La mention des localités ne nous éclaire pas beaucoup. Le ministre veut-il nous dire si, dans les deux cas, ce sont les mêmes lignes et les mêmes tracés qui ont été l'objet de la subvention

en premier lieu ? Est-ce que ce sont les mêmes essentiellement et véritablement ?

M. EMMERSON : Oui. Ces subventions remplacent celles qui furent votées en 1900 ou 1901.

M. BOYCE : Quelle portion de la ligne a été construite sur le chemin de fer de Manitoulin et de la Rive-Nord ?

M. EMMERSON : Une partie du chemin de fer a été construite—douze milles environ. Si l'entreprise a été suspendue depuis, c'est à cause des embarras financiers où se sont trouvées les industries du Sault-Sainte-Marie. L'avenir de ce chemin de fer était si étroitement lié au succès des industries du Sault que la compagnie pouvait difficilement mener son entreprise à bonne fin, mais elle se dit maintenant en mesure de poursuivre les travaux. Naturellement, il est difficile de rien affirmer en pareil cas, sauf d'après le témoignage de la compagnie et la nature de ses représentations. Les promoteurs d'une entreprise, cela va sans dire, voient tout en rose ; ils ne doutent de rien.

M. R. L. BORDEN : A quelle époque la subvention a-t-elle été périmée ?

M. EMMERSON : Au mois de mai, cette année. Nous n'avons pas accordé de subventions de chemin de fer depuis 1904 et c'était des subventions qu'on faisait revivre.

M. URIAH WILSON : Le Gouvernement est-il d'avis de ne plus accorder de subventions nouvelles ? Ces subventions sont-elles des choses d'antan, pour me servir de l'expression de Jim Hill ?

M. EMMERSON : De ne pas en accorder à présent. Je ne sais pas que le Gouvernement ait pris pour règle de renoncer à subventionner dorénavant les compagnies de chemins de fer.

M. URIAH WILSON : Il me semble que nous avons refusé de constituer en corporation des compagnies qui offraient d'établir des voies ferrées sans recevoir de subvention. Je crois fermement que, lorsqu'un chemin de fer est nécessaire et qu'une compagnie privée refuse de le construire à moins de recevoir de l'aide de l'Etat, celui-ci devrait donner une subvention ou prendre l'entreprise à sa charge. Quant à moi,

J'approuve les subventions aux voies ferrées.

M. BARR : N'est-il pas vrai, de fait, que le gouvernement d'Ontario possède une première hypothèque ou une réclamation sur tout ce qui appartient à ces chemins de fer, pour plus d'un million de piastres ? Je crois qu'originellement c'était \$2,000,000. Est-ce que la réclamation du gouvernement d'Ontario constitue une première charge ?

M. EMMERSON : Il va sans dire que ces subventions ne sont pas encore gagnées. Je ne connais rien des arrangements intervenus entre le gouvernement d'Ontario et ce chemin de fer. Je suppose que le gouvernement d'Ontario, en effectuant le prêt, a pris des garanties, mais je n'en connais pas la nature.

M. BARR : La garantie était ce chemin de fer et d'autres garanties aussi, mais cette subvention en formait partie.

M. BOYCE : Mon honorable ami fait erreur. Le gouvernement d'Ontario possède des garanties suffisantes du remboursement de ce prêt, à part cette subvention. Je crois que le chemin de fer de Manitoulin et de la Rive-Nord a été de quelque manière forcé de contribuer à cette garantie, mais non pas largement, et la possession du gouvernement d'Ontario n'est que nominale.

M. BARR : Si vous consultez les archives vous trouverez qu'il possède ce chemin, de même que d'autres garanties; il fait partie de la garantie que possède le gouvernement d'Ontario pour \$1,000,000.

M. BOYCE : Cela ne nuit pas à la construction du chemin.

M. EMMERSON : Cela n'empêche pas d'accorder cette subvention pour le nombre additionnel de milles de chemins de fer.

M. BARR : Je désire vivement avoir des renseignements au sujet du pont entre Little-Current et la terre ferme, et qui constitue la partie la plus importante de ce chemin. Je suis convaincu que ce chemin se construira, et qu'il se fait d'énergiques efforts pour le construire le plus promptement possible. Les renseignements que je voudrais obtenir, c'est de savoir s'il y a quelque possibilité que le Gouvernement contribue aux frais de construction du pont parce que c'est la partie la plus dispendieuse du chemin, paraît-il.

M. EMMERSON : L'aide accordée pour les ponts se donne en général séparément. Nous payons tant. J'ai reçu un télégramme de M. Turner, le maire de Little-Current, qui paraît désirer que cette subvention soit accordée sans égard au pont.

M. WILSON.

M. SPROULE : Je vois qu'il est pourvu à un chemin allant de Manitoulin vers le nord et vers l'ouest, mais il n'y a rien pour la partie du chemin qui passe sur l'île Manitoulin et descend par voie de Williamshead à travers la péninsule par voie de Wiarton, et allant de là à Owen-Sound et Milverton. Est-ce que cette partie est laissée de côté, et comment cela se fait-il ?

M. EMMERSON : Il y a à l'item 18 une subvention pour une ligne de chemin de fer allant d'Owen-Sound à Meaford.

A la compagnie du chemin de fer central d'Algoma à la baie d'Hudson pour une ligne de chemin de fer, n'excédant pas 200 milles, depuis Sault-Sainte-Marie jusqu'à un point sur le chemin de fer canadien du Pacifique entre les stations de White-River et de Dalton, dans le district d'Algoma, et pour une ligne de chemin de fer, ne dépassant pas 25 milles, allant de Michipicoten-Harbour, lac Supérieur, vers la ligne-mère de chemin de fer canadien du Pacifique, au lieu des subventions de 40, 50 et 135 milles accordées par le chapitre 7 de 1899, article 2, item 23, le chapitre 8 de 1900, article 2, item 4, et le chapitre 7 de 1901, article 2, item 20, respectivement.

M. SPROULE : La subvention a été originellement accordée au chemin de fer central d'Algoma en 1899, c'est-à-dire, il y a sept ans; elle a été renouvelée en 1900, et de nouveau en 1901, et maintenant nous proposons de la renouveler en 1906. Ces subventions sont trop fréquemment tenues en existence après que les conditions qui les justifiaient originellement sont changées. Voici un cas dans lequel nous devrions avoir, je crois, tous les renseignements relatifs à la concession originaire de cette subvention, et combien de fois elle a été renouvelée depuis, de manière que la Chambre soit en état d'exercer son jugement sur la question de savoir si la subvention sera continuée ou non.

M. EMMERSON : Ce sont des soldes restant impayés. La subvention a été virtuellement gagnée et il ne s'agit plus que de la garder en existence jusqu'à ce que les estimations finales et l'apurement aient été faits entre le ministère des Chemins de fer et la compagnie. La compagnie a gagné près de \$1,000,000 de la subvention, environ \$924,000 je crois. Par conséquent une partie considérable de la ligne a dû être construite.

M. SPROULE : Mon honorable ami d'Algoma (M. Boyce) dit environ 90 milles sur les 200.

M. CONMEE : Les 200 milles ont été construits à l'exception de quelques petits tronçons, et de quelques-uns des ponts.

A la compagnie du chemin de fer de Lotbinière à Mégantic, pour prolonger sa ligne vers le sud, à partir d'un point à ou près de

Lyster, dans le comté de Mégantic, jusqu'à ou vers un point à ou près de Lime-Ridge, dans le township de Dudswell, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 57 de 1903, article 2, item 8, pour 58 milles ou plus.

M. EMMERSON : La subvention avait été demandée pour 90 milles. Il paraît que la contrée que dessert cette ligne de chemin de fer est riche en bois et en minéraux et bien colonisée. La première subvention a été accordée en 1903, c'est-à-dire la dernière fois que le Parlement a voté de nouvelles subventions. C'est le premier renouvellement. Toute assurance nous est donnée que ce chemin sera construit. Il y a trente milles de ce chemin en service.

Pour une ligne de chemin de fer, allant du lac Nomingue jusqu'à la Lièvre, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 57 de 1903, article 2, item 44, pour 35 milles au plus.

M. EMMERSON : Cette subvention a été votée en 1903. C'est donc un renouvellement. Aux termes de la loi de 1903, l'ouvrage devait commencer après le 1er août 1903, mais à raison de certaines difficultés, il a été impossible de commencer les ouvrages avant le temps présent. Les institutions financières à qui la compagnie avait demandé de lui fournir des fonds hésitent parce que la subvention peut tomber en déchéance, et que l'ouvrage ne pourrait se terminer avant 1908 ou 1909. De là cette demande.

(L'item 5 est laissé en suspens.)

Pour une ligne de chemin de fer allant de Wellington à Union-Bay, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 57 de 1903, article 2, item 68, pour 55 milles au plus.

M. EMMERSON : C'est pour un prolongement du chemin de fer d'Esquimault à Nanaïmo sur l'île Vancouver.

M. RALPH SMITH : Cette subvention a été accordée au chemin de fer d'Esquimault à Nanaïmo en 1903 pour lui aider à prolonger son chemin à partir de son terminus à Nanaïmo jusqu'à 55 milles vers le nord. Dix-huit mois après la concession de cette subvention, la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique acheta ce chemin de fer, et nous avons sa promesse que dans deux ans, c'est-à-dire durant l'existence de cette subvention si elle est renouvelée, elle construira ces 55 milles jusqu'à Union-Bay. L'étendue de pays que dessert ce chemin de fer est une très vaste et très importante région agricole. Les gens qui l'habitent aujourd'hui sont obligés de transporter leurs produits jusqu'à Nanaïmo. Cette subvention est demandée par voie de pétition et je n'ai aucune doute que la compagnie ait de bonne foi l'intention de construire ce prolongement.

Pour une ligne de chemin de fer, allant d'un point à ou près Sharbot-Lake ou Bathurst-Station, dans la province d'Ontario, ou entre ces

points, par voie du village de Lanark jusqu'à Carleton-Place, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 7 de 1901, article 2, item 17, pour 41 milles au plus.

M. EMMERSON : Cette ligne devrait commencer à Sharbot-Lake, mais maintenant elle commencera à quelque endroit entre Sharbot-Lake et Bathurst.

M. W. F. MACLEAN : Y a-t-il quelque probabilité que le chemin de fer canadien du Pacifique relève cette proposition ? Toronto se trouve à plus de sept heures de la capitale et il n'y a aucune raison qui empêche de parcourir la distance en cinq heures. C'est un pas dans cette direction. La distance est de 255 milles et une ligne directe pourrait probablement la raccourcir à 220 milles. On devrait s'efforcer d'obtenir une communication directe entre les deux cités. Une personne devrait pouvoir quitter l'une ou l'autre ville le matin, voir à ses affaires et revenir le même soir. Aujourd'hui une personne ne peut revenir ou retourner à l'une ou l'autre ville le même jour sans prendre une voiture-dortoir. Cette subvention a été accordée il y a déjà des années et l'on supposait qu'elle assurerait un meilleur service entre les deux villes, mais jusqu'à présent on n'a rien tenté. Le ministre a-t-il quelque assurance, soit d'une compagnie locale, soit du chemin de fer canadien du Pacifique que cette ligne courte sera vraisemblablement construite dans un avenir rapproché ?

M. EMMERSON : Seulement d'une manière officielle. J'ai eu quelques entrevues avec M. Drinkwater à l'époque du renouvellement de la charte, pendant la présente session, et le changement dans le tracé était destiné à raccourcir la distance d'environ 10 milles.

M. BARR : A-t-il été fait quelque exploration ?

M. EMMERSON : Une exploration préliminaire.

M. SPROULE : Nonobstant le fait que cette subvention est destinée au chemin de fer canadien du Pacifique, c'est une de ces subventions qu'on ne saurait défendre.

Ce chemin de fer fait partie de la ligne du chemin de fer canadien du Pacifique entre ici et Toronto, une ligne rémunératrice et passant à travers un pays modérément bien desservi par des chemins de fer aujourd'hui. On prétend que cela raccourcirait d'environ 16 milles la distance entre ici et Toronto, mais on la raccourcit dans l'intérêt d'une compagnie qui, en proportion de sa longueur, gagne plus qu'aucune autre compagnie au Canada. Je comprends très bien que nous accordions des subventions pour fournir un service à des régions éloignées du pays, où il n'y a pas de communications, mais accorder une subvention à un

chemin de fer passant à travers une région établie depuis des années—pas très densément peuplée, parce que ce n'est pas une bonne région agricole—où il y a des chemins de fer à une distance raisonnable, est une cause qu'on ne peut défendre.

M. CALDWELL : Ce chemin était originairement destiné à devenir un embranchement du chemin de fer de Kingston à Pembroke, et cette compagnie a fait faire une exploration du pays entre Sharbot-Lake et Carleton-Place, dans l'intention de construire la ligne. Mais le chemin de fer canadien du Pacifique, voyant un concurrent possible, s'empressa d'acheter un intérêt prépondérant dans les actions du chemin de fer de Kingston à Pembroke. L'honorable député de Grey-est (M. Sproule) a dit que ce chemin passait à travers une région qui n'était pas très bien peuplée. Qu'il me permette de lui dire que nous avons là une région bien peuplée, et dont les établissements datent de quatre-vingt-cinq ans, et dans laquelle il se produit du fromage en quantité. Nous avons mille milles carrés de territoire sans aucun chemin de fer.

M. SPROULE : Jusqu'à quel point allez-vous au nord et à l'ouest pour renfermer ces mille milles ? Quelle est la distance moyenne entre ce chemin et celui qui existe aujourd'hui ?

M. CALDWELL : Environ 12 milles.

M. SPROULE : Alors, vous ne pénétrez pas très loin dans une région nouvelle.

M. CALDWELL : Le chemin de fer du Pacifique-Canadien, en demandant le renouvellement de la charte, a déclaré qu'une partie de cette ligne serait parallèle à la sienne, et qu'il ne serait pas sage de la continuer jusqu'à Sharbot-Lake, mais que si la ligne partait d'un endroit situé entre la station de Bathurst et Sharbot-Lake, cela épargnerait la construction de 10 milles de chemin de fer. En traversant là et faisant un angle vers Carleton-Place, la distance serait d'environ 25 milles.

En faisant cela on atteindra une distance d'environ 12 milles au nord de la ligne-mère et l'on desservira la partie du pays qui n'a pas encore de voie ferrée. Il nous est impossible d'avoir un chemin là où nous aimerions à l'avoir. Ce serait pour nous un grand avantage que de raccourcir de douze milles la route sur laquelle il nous faut transporter nos effets en voiture et nous demandons que la subvention soit accordée à une voie ferrée qui traverserait cette partie du pays et nous épargnerait beaucoup de fatigue et d'efforts. Les habitants de ces campagnes ont beaucoup souffert et il n'est pas juste que des gens qui ont contribué à la construction de tous les chemins de fer du Canada soient privés de cette amélioration. Nous demandons donc que cette subvention soit accordée, vu que cela est absolument

M. SPROULE.

nécessaire pour que nous puissions avoir cette voie ferrée.

M. W. F. MACLEAN : Est-ce que cela raccourcira la route conduisant à Toronto ?

M. CALDWELL : Oui, de vingt milles, environ.

M. SPROULE : D'après une déclaration faite par le Gouvernement, il y a quelques années, j'ai compris qu'il poursuivait deux buts en subventionnant les voies ferrées. Le plus important était l'ouverture d'une nouvelle région n'offrant pas assez d'avantages pour induire les capitalistes à y construire un chemin de fer, les recettes probables devant être très faibles durant plusieurs années après la construction du chemin. Ce n'est pas une nouvelle région que ce chemin doit traverser. L'honorable député (M. Caldwell) dit qu'elle est colonisée depuis, je crois qu'il a dit...

M. CALDWELL : Quatre-vingt-cinq ans.

M. SPROULE : Alors on ne peut guère affirmer que c'est une région nouvelle.

M. CALDWELL : Elle est nouvelle en tant qu'il s'agit de chemins de fer.

M. SPROULE : On ne peut pas dire que c'est un pays neuf. L'honorable député dit que la distance moyenne que les gens doivent parcourir pour se rendre à une voie ferrée est de 12 milles. Cela ne constitue pas un grand inconvénient. Bon nombre de gens au Canada, et même dans Ontario, ne sont pas plus avantageusement situés. Cette raison seule n'est pas suffisante pour que le peuple soit taxé afin de construire une nouvelle ligne. J'attire l'attention sur le fait que cette ligne aura pour effet de raccourcir une ligne d'entier parcours appartenant à une puissante compagnie qui serait bien aise de la construire sans la moindre subvention. Mais, naturellement, tant que ce système de subvention restera en vigueur, les compagnies seront disposées à demander des subventions et à s'abstenir de construire des voies ferrées jusqu'à ce qu'elles les aient obtenues. Ceci est l'un des cas où l'on ne devrait pas accorder de subvention, si le Gouvernement remplit la promesse qu'il a faite en exposant son programme avant son arrivée au pouvoir.

M. EMMERSON : Toutes les régions aujourd'hui traversées par des voies ferrées sont naturellement en faveur de l'abandon du système des subventions. Mais il y a des régions qui méritent de profiter de l'aide du Gouvernement. Dans le cas actuel, bien que la distance moyenne devant être parcourue par les gens pour se rendre au chemin de fer puisse être de douze milles, il doit y en avoir un grand nombre qui se trouvent beaucoup plus éloignés de la voie ferrée. A ce point de vue, la demande mérite d'être favorablement accueillie.

M. SPROULE : Ceci est tout simplement une nouvelle preuve, à ajouter à un grand nombre d'autres, pour établir que le Gouvernement est infidèle à ses déclarations et faillit à son programme. Il doit se souvenir, comme je me le rappelle très bien, que lorsque les patrons de l'industrie étaient nombreux dans le pays, et lorsque les libéraux désiraient avoir l'appui de cette importante organisation, ils ont adopté tout le programme des patrons, dont l'un des principaux articles était à l'effet qu'aucune subvention ne devait à l'avenir être accordée aux chemins de fer. Cela faisait partie du programme libéral.

M. EMMERSON : Où l'honorable député trouve-t-il cela dans le programme libéral?

M. SPROULE : Je dis que cela faisait partie du programme des patrons de l'industrie....

M. EMMERSON : Mais non du programme libéral.

M. SPROULE : Si l'on m'en donne le temps, je puis citer les déclarations d'hommes qui avaient le droit de parler à titre de représentants du parti libéral, à l'effet que chaque article du programme des patrons était aussi un article du programme libéral.

Il y avait par exemple sir Richard Cartwright. Il a cité le programme des patrons, article par article, déclarant que tous et chacun d'eux étaient identifiés avec le programme du parti libéral. Economie dans les dépenses d'argent—"cela, disait-il, nous appartient." "Plus de subventions aux chemins de fer"—cela fait partie du nôtre. Et ainsi de suite. Il a parcouru tout le programme déclarant que chacun de ses articles faisait partie du programme libéral. Maintenant, ce programme leur est devenu inutile et ils n'ont pas la moindre intention de remplir les promesses qu'ils ont faites au peuple. Mais comme le dit mon honorable ami siégeant derrière moi, leur intention était de se servir de ce programme pour arriver au pouvoir et non pour s'y maintenir.

M. HAGGART : Afin d'atteindre le but que se propose l'honorable député de Lanark-nord (M. Caldwell) le meilleur moyen serait de subventionner une ligne allant de Carleton-Junction à un point quelconque sur le chemin de fer Pacifique-Canadien, à l'endroit qui se trouverait le plus rapproché. Mais le but de cette subvention est de construire un chemin de fer allant au village de Lanark. C'est là une louable ambition de la part de l'honorable député de Lanark-nord. Depuis plusieurs années il s'efforce d'avoir un chemin de fer pour aller à ce village. Les gens de cette région ont droit à une subvention, pour un chemin de fer, tout autant que les gens de n'importe quelle autre partie du Dominion. On a accordé des bonis à maintes parties du pays. Pourquoi les gens de Lanark, un village industriels

et prospère, n'auraient-ils pas le droit d'obtenir de l'aide tout autant que les autres ? A ce point de vue je n'ai aucune objection à ce que la subvention soit accordée. Mon objection provient du fait que cela rend la route à partir de Carleton-Place en allant vers l'ouest, beaucoup plus longue qu'elle ne devrait l'être. Une autre objection est que, bien qu'il s'agisse ici d'une subvention au Kingston et Pembroke, vous permettez que le chemin commence à un point situé à vingt milles de cette ligne ou de ses embranchements.

M. W. F. MACLEAN : Pas nécessairement pour le Kingston et Pembroke. Il est dit : "pour une ligne de chemin de fer".

M. HAGGART : Vous consentez à ce qu'il parte de la station de Bathurst. La ligne allant de la station de Bathurst à Carleton-Place en passant par Lanark ne raccourcit pas la distance entre Carleton-Place et Toronto. Si la distance est raccourcie elle l'est très peu. Ceci est un transport d'une subvention du Kingston et Pembroke à une autre voie ferrée. J'ignore si l'honorable député de Lanark-nord ou le Gouvernement pourront induire une compagnie à construire un chemin sur la ligne indiquée dans cet article. J'espère qu'il réussiront, vu que je désire voir Lanark obtenir un service de chemin de fer.

M. W. F. MACLEAN : Nous avons de la part de l'honorable député de Lanark-nord (M. Caldwell) l'assurance que cela raccourcirait de seize milles la distance entre Ottawa et Toronto, et le ministre des Chemins de fer (M. Emmerson) nous a donné la même assurance.

M. EMMERSON : J'ai dit que c'est ce que l'on a prétendu.

M. W. F. MACLEAN : Il est à désirer que Toronto ait avec Ottawa des communications plus directes que celles qu'elle a aujourd'hui. Je profite aussi de cette occasion pour faire remarquer que les deux grandes voies ferrées qui couvrent maintenant la province d'Ontario : le Grand-Tronc et le Pacifique-Canadien sont très relâchées en ce qui concerne le service qu'elles donnent aux gens d'Ontario. J'attire sur ce point l'attention des ministres d'Ontario—spécialement le ministre des Douanes (M. Paterson), le ministre de la Justice (M. Aylesworth) et le ministre des Travaux publics (M. Hyman). Le cabinet, comme gouvernement, est constamment en rapport avec ces grandes voies ferrées, et ces ministres, s'ils étaient soucieux des intérêts de leur province, pourraient amener ces voies ferrées à donner un bien meilleur service que celui qu'elles donnent. Le parcours des convois de voyageurs dans Ontario, n'est pas plus considérable aujourd'hui qu'il ne l'était il y a vingt ans. Il devrait être augmenté de beaucoup, et il se-

rait augmenté si les ministres qui représentent Ontario faisaient leur devoir. Vous constaterez que les ministres des Provinces maritimes ont insisté d'année en année pour améliorer le service entre la capitale fédérale et leurs capitales provinciales. Il en est de même dans l'ouest. On pourrait effectuer une grande amélioration en ce qui concerne le service entre Toronto et Montréal, si les représentants d'Ontario dans le cabinet voulaient s'en occuper. Il est probable que la plus grande amélioration que l'on pourrait faire dans l'intérêt d'Ontario serait d'engager le Grand-Tronc à entrer dans Ottawa en venant de l'ouest.

Pourquoi le Grand-Tronc ne vient-il pas aujourd'hui à Ottawa, en reliant d'une façon quelconque la capitale avec sa ligne-mère soit à Kingston, soit à Belleville? Nous aurions alors un service, de cinq heures entre Toronto et Ottawa, et nous aurions des raccordements avec tous les trains-express à parcours total qui circulent maintenant sur la ligne-mère du Grand-Tronc. Les ministres d'Ontario devraient tâcher d'obtenir cela pour leur province. Il y a apparence que, dans Ontario, toute l'énergie de ces deux grandes compagnies est employée à mettre tout leur argent dans l'ouest, et l'amélioration du service dont Ontario devrait bénéficier est encore à venir. Toute l'énergie de ces deux grandes compagnies se dépense dans l'ouest, tandis que l'on devrait en garder une partie pour l'est. Nous n'avons pas assez de convois de voyageurs dans Ontario; nous n'avons pas assez de service postal, et c'est en grande partie aux ministres qui représentent cette province qu'incombe la tâche de voir à ce que nous ayons un service amélioré entre Toronto et Ottawa, soit par le Grand-Tronc, soit par le chemin de fer Pacifique-Canadien, et de voir à ce que la circulation des trains sur ces deux réseaux soit améliorée.

Pour une ligne de chemin de fer à partir du cap Tourmente en allant vers la Malbaie, au lieu de la subvention accordée en vertu du chapitre 5 de 1892, n'excédant pas 20 milles.

M. SPROULE : Le ministre voudra-t-il nous donner des renseignements au sujet de cette voie ferrée ?

M. EMMERSON : Il s'agit de relier la Malbaie au Cap-Tourmente. Chacun sait que cette partie du pays est complètement dépourvue de chemins de fer.

M. SPROULE : Combien de fois ce crédit a-t-il été renouvelé depuis 1892 ?

M. EMMERSON : En deux ou trois occasions depuis lors, mais il n'a pas été renouvelé en 1903 et 1904. Les habitants de cette région sont maintenant convaincus qu'une occasion se présente pour faire exécuter les travaux. Il y a des gens de la Malbaie qui désirent que ce chemin de fer soit

M. W. F. MACLEAN.

achevé, et je crois que le sénateur Forget est du nombre.

M. MORIN : Est-ce qu'il s'agit d'un chemin de fer à vapeur ou d'un chemin de fer électrique ?

M. EMMERSON : D'un chemin de fer à vapeur. Il part du Cap Tourmente et se rend à la Malbaie.

M. SPROULE : J'ignore si le ministre des chemins de fer désire ou non nous donner des renseignements, mais il est certain qu'il nous en donne très peu. On doit avoir produit devant lui des requêtes et lui avoir fait des représentations exposant pourquoi ces gens désirent avoir cette subvention. Je crois que la Chambre devrait en être saisie. Lorsqu'une compagnie s'adresse au Gouvernement pour en obtenir une subvention en faveur d'une voie ferrée, l'on s'attend à ce qu'elle démontre qu'au moyen de cette subvention, elle pourra construire un chemin de fer ou organiser une institution financière qui lui procurera un chemin de fer.

Le Gouvernement doit connaître ce détail, car autrement il aurait accordé cette demande sur des renseignements insuffisants. S'il possède ces informations, l'honorable ministre ne pourrait-il pas les faire connaître à la Chambre ?

M. EMMERSON : Je fournirai à mon honorable ami tous les renseignements que possède le ministère.

M. MORIN : Je tiens à déclarer au ministre des Chemins de fer et des Canaux que s'il est dans la province de Québec un endroit où l'on a besoin d'un chemin de fer, c'est bien celui que mon honorable ami (M. Emmerson) vient de mentionner. Je connais parfaitement cette localité. En partant du cap Tourmente, on rencontre un peu plus bas la Petite rivière, puis la baie Saint-Paul où il y a une ville assez considérable; on passe ensuite par une série de villages importants. Il va sans dire que ce chemin de fer ne s'arrêtera certainement pas à la Malbaie; je crois qu'on en poursuivra la construction vers le nord jusqu'à un endroit appelé l'anse Saint-Jean, sur la rivière Saguenay, et de là à la baie des Ha! Ha! sur la rivière Saint-Jean.

Le besoin d'un chemin de fer se fait grandement sentir dans cette région. Nous savons tous que cette partie du pays est restée fermée à la colonisation durant des siècles et qu'elle manque encore de toute voie de communications. Les quelques habitants qu'on y rencontrait—je connais ce détail—devaient, il y a quelques années, se servir de chiens pour voyager en hiver. Que m'importe que ce soit M. le sénateur Forget ou toute autre personne qui demande à construire un chemin de fer dans cette région. Je sais parfaitement que des gens qui vivent à soixante ou à soixante-dix milles d'une voie ferrée, méritent de jouir des avantages qu'on accorde à tous les autres citoyens.

M. SPROULE : Je ne m'oppose pas à cette subvention, mais je demande des renseignements.

M. MORIN : Je ne dis pas que vous vous opposez à cet octroi, mais je crois qu'il était de mon devoir d'aider le ministre à faire adopter ce projet de résolution.

Sir WILFRID LAURIER : Je puis peut-être fournir à l'honorable député (M. Sproule) le renseignement qu'il veut obtenir. Ce chemin de fer partira du cap Tourmente et se dirigera vers la Malbaie. Cette année, nous voulons simplement renouveler cette subvention. Il existe actuellement une voie ferrée qui part de Québec, qui suit la rive du Saint-Laurent et qui se rend à un endroit peu éloigné du cap Tourmente ; la ligne projetée ne sera que le prolongement de ce chemin de fer qui porte le nom de Québec-Saguenay. La compagnie qui possède cette voie se propose de prolonger sa ligne vers la Malbaie, cette année même, et de commencer immédiatement les travaux, ainsi qu'on me l'a assuré d'une façon positive. Mon honorable ami de Dorchester (M. Morin) a parfaitement raison de dire qu'il n'y a pas une région qui ait plus besoin d'un chemin de fer. Les Laurentides dans cette partie du pays, longent la rive du Saint-Laurent et sur cette dernière sont échelonnées plusieurs paroisses : celle de la baie Saint-Paul, des Eboulements, de Saint-Irénée et de la Malbaie ; plusieurs villages sont établis en arrière de ces paroisses. En hiver ces gens-là sont complètement privés de moyens de communications.

M. SPROULE : Je suis parfaitement convaincu de l'opportunité d'accorder cette subvention ; je veux simplement savoir quelle preuve le Gouvernement possède quant au fait que ce chemin de fer sera construit.

Sir WILFRID LAURIER : La seule preuve que nous possédons maintenant est basée sur la promesse faite il y a dix ans et sur le fait que, depuis, ce chemin de fer a été construit de Québec au cap Tourmente. Il est donc maintenant tout à fait probable que cette ligne sera prolongée.

M. BERGERON : Afin de renseigner davantage mon honorable ami (M. Sproule) je puis dire que quand ces subventions ont été votées d'abord, la compagnie n'a rien fait ; aujourd'hui, à la tête de cette compagnie se trouvent des hommes qui font partie de la haute finance, et je suis convaincu que les travaux de construction de ce chemin seront poursuivis avec rapidité. Ce crédit a trait aussi à un autre projet de résolution qui nous sera bientôt soumis et qui se rapporte au prolongement de cette voie ferrée. Quand cette ligne sera construite, elle rendra de grands services à la population des paroisses de la rive nord du Saint-Laurent, en bas de Québec.

A la compagnie du chemin de fer Atlantique-Québec-Occidental, pour une ligne de chemin

de fer d'au plus 260 milles, allant de Gaspé jusqu'à un point à ou près Causapsal, sur le chemin de fer Intercolonial, et de ce point jusqu'à Edmundston ; et pour une ligne de chemin de fer, d'au plus 102 milles, allant de Paspébiac à Gaspé, en suivant d'aussi près que possible le rivage, au lieu des subventions accordées par l'item 51 de l'article 2 du chapitre 57 de 1903.

M. EMMERSON : On est à construire ce chemin de fer entre Paspébiac et Gaspé. La section de Gaspé à Causapsal n'est pas encore commencée, mais les travaux sont poussés avec activité sur la ligne de la côte en bas de Paspébiac.

M. W. F. MACLEAN : Combien de milles est-on à construire ?

M. EMMERSON : Trente milles jusqu'à Port-Daniel.

10) A la compagnie dite "The Nepigon Railway Company", pour les lignes de chemin de fer suivantes :

a) A partir d'un endroit situé à ou près la station de Nepigon, sur la ligne du chemin de fer canadien du Pacifique, jusqu'au lac Nepigon, distance de 30 milles au plus ;

b) A partir d'un endroit situé sur la baie Nepigon, sur le lac Supérieur, jusqu'à un point situé à l'ouest du lac Hélène sur la ligne dudit chemin de fer de Nepigon, distance de 3 milles $\frac{1}{2}$ au plus ;

c) A partir d'un endroit situé sur la ligne du chemin de fer de Nepigon, à ou près la traverse de la rivière Fraser, jusqu'à un endroit situé sur le lac Jesse, en passant par Cameron's-Falls, distance de 1 mille $\frac{1}{2}$ au plus ;

d) A partir d'un endroit situé sur la rive nord du lac Nepigon en allant vers le nord, sur une distance de 45 milles au plus ;

Les subventions à cesdites lignes étant accordées au lieu des subventions accordées par l'item 37 de l'article 2 du chapitre 34 de 1904, pour 80 milles au plus.

M. SPROULE : Pourquoi accorde-t-on cette subvention ?

M. EMMERSON : On accorda d'abord des subventions en 1903 pour la construction de ces voies ferrées ; ces subventions furent renouvelées en 1904. Dernièrement j'ai reçu une délégation qui a insisté auprès de moi sur la nécessité de construire certaines parties de ces lignes de façon à utiliser la navigation du lac Nepigon. Le but des intéressés est de relier ces lignes au Transcontinental.

M. SPROULE : Cette délégation représentait-elle la compagnie qui fait l'exploitation de la pêche dans cette partie du pays ?

M. EMMERSON : Je ne connais aucune compagnie qui aurait été mêlée à cette députation ; celle-ci représentait la population de cette région.

M. W. F. MACLEAN : S'agit-il des chemins de fer de Clergue ?

M. EMMERSON : Non. Les délégués ont exprimé le désir d'établir des lignes qui se relieraient directement au Transcontinental,

et ils ont fait remarquer que le coût de construction se trouverait ainsi diminué.

M. HAGGART : On veut accorder à la population établie aux points extrêmes et sur le long de la ligne des communications plus directes avec le Transcontinental. C'était là le but qu'on se proposait d'atteindre quand cette subvention fut d'abord accordée, mais le Transcontinental sera probablement construit avant qu'on commence la construction de ces lignes.

M. SPROULE : Il y a dans cette région une compagnie célèbre qui se livre à l'industrie de la pêche et j'ai cru que cette ligne devait lui permettre d'expédier ses produits à partir du lac Nepigon. Une autre raison ostensible, c'est que cette ligne ferait raccordement avec le Transcontinental ; mais ce qui se trouve au fond de tout cela, c'est la célèbre compagnie de James Conmee, et c'est sans doute ce dernier qui composait à lui seul la députation qui s'est rendue auprès du ministre.

M. EMMERSON : Je puis déclarer à mon honorable ami que la députation m'a été présentée par l'honorable député du district de Rainy-River (M. Conmee).

M. SPROULE : C'était bien la réponse à laquelle je devais m'attendre. Si cette subvention peut favoriser la population de ce district, je ne la combattrai pas, mais si elle ne doit servir que les intérêts de la compagnie que l'honorable député (M. Conmee) forme véritablement à lui seul, le cas est bien différent. Quand j'ai visité cette région, on m'a dit que cette compagnie avait véritablement la haute main sur toute l'industrie de la pêche, de même que sur toutes les mines, sur un grand nombre de puissances hydrauliques, enfin sur tout ce qui pouvait être exploité ; aujourd'hui, cette compagnie demande au Gouvernement de lui accorder une subvention pour construire une ligne de chemin de fer sur sa propre propriété. Qu'est-ce qui démontre à l'honorable ministre des Chemins de fer que cette voie sera construite ?

M. CALVERT : Si ce chemin n'est pas bâti, nous ne paierons pas cette subvention.

M. SPROULE : Ne croyez-vous pas qu'il est opportun de demander si on peut espérer raisonnablement que cette ligne sera construite et, dans le cas où l'on ne pourra nous donner cette espérance, ne croyez-vous pas que c'est agir avec sagesse que d'épargner l'argent du peuple ainsi que le temps de la Chambre ?

M. PATERSON : C'est ce que vous pouvez faire.

M. EMMERSON : Dans ces matières, le Gouvernement doit s'en rapporter aux promesses de ceux qui sont activement à la tête de ces entreprises. J'estime que si l'état de choses qui existe dans cette partie du pays exige la construction d'un chemin

M. EMMERSON.

de fer, on doit bâtir ce dernier ; je crois aussi que l'administration des chemins de fer n'est pas chose facile à l'heure qu'il est. Nous savons que si nous ne renouvelons pas cette subvention, la population de ce district perdrait toute espérance ; on devrait assurément favoriser la construction de cette ligne en accordant cette subvention.

M. SPROULE : La difficulté qui existe entre le ministre et nous provient de ce qu'il est parti d'un principe faux en ce qui regarde ces subventions accordées aux compagnies de chemins de fer. Lorsque ce système fut établi par le Parlement canadien, quand une compagnie ou des particuliers pouvaient démontrer au Gouvernement que, grâce à des arrangements financiers déjà faits et à la subvention qu'accorderait le Gouvernement, elle ou ils pouvaient construire un chemin de fer, autrement dit, quand il existait une organisation financière qui n'avait besoin que d'une subvention de l'Etat pour lui permettre de terminer son entreprise, le Gouvernement accordait cette subvention. Aujourd'hui, l'honorable ministre des Chemins de fer semble partir de ce principe que la subvention doit constituer la base, au point de vue financier, de toute entreprise qui a pour but de terminer la construction d'une voie ferrée.

M. FIELDING : Je crains bien que la doctrine de mon honorable ami (M. Sproule) ne soit trop générale. Certaines parties du pays étaient privées de chemins de fer. Les populations intéressées demandaient la construction de voies ferrées, bien qu'il n'y eût aucune compagnie en vue, aucune base financière, pour me servir des expressions de mon honorable ami. Ces gens-là voulaient jouir des avantages accordés aux habitants d'autres régions. Dans le cas qui nous occupe, ce fait-là peut s'être produit quand il s'est agi de faire les premières démarches pour obtenir une subvention ; il n'y avait peut-être pas de compagnies en vue dans ce temps-là. Je crois que le principe mentionné par mon honorable ami pourrait fort bien être considéré par l'honorable ministre des Chemins de fer, quand il s'agira de conclure un contrat, et qu'il ne devrait s'engager que lorsqu'il est persuadé que les parties intéressées ont bien l'intention d'exécuter ces entreprises. Dans ce cas-là même, le ministre est quelquefois désappointé, parce que les promoteurs de ces entreprises lui font, souvent de bonne foi, des promesses qu'ils ne peuvent remplir ensuite. A mon avis, il ne serait pas de sage politique de n'accorder des subventions que dans les cas où une compagnie serait formée. On empêcherait ainsi la construction des chemins de fer dans certaines parties du pays.

M. SPROULE : L'honorable ministre voudra-t-il nous faire connaître le chiffre de la population qui profitera de la construction de cette voie ferrée ?

M. EMMERSON : Non, pas pour cette partie spéciale, mais je puis donner des détails se rapportant à d'autres parties du Canada. Nous votons, aujourd'hui, des subventions à des compagnies qui construiront des routes projetées. Ces subventions ont été accordées dans le passé, alors qu'il n'existait pas de compagnies, mais elles ont servi de base d'encouragement à l'organisation de ces compagnies qui sont maintenant puissantes. Si nous n'avions pas pris cette attitude il y a plusieurs années, il est probable que ces organisations n'auraient jamais existé.

M. HAGGART : L'embranchement de 3 milles $\frac{1}{2}$ qui doit se prolonger jusqu'au lac Hélène est-il construit ?

M. EMMERSON : Non.

M. HAGGART : Ce chemin traversera un district minier. Je crois qu'on devrait établir une ligne de tramways pour le transport du minéral.

M. CONMEE : Cet embranchement de 3 milles $\frac{1}{2}$ se rend jusqu'au port du lac. Le chemin de fer canadien du Pacifique traverse la rivière Nepigon à environ deux milles de son embouchure, à l'endroit où elle entre dans la baie Nepigon sur le lac Supérieur. La première section de cette ligne se raccorde avec le chemin de fer canadien du Pacifique à un endroit dont l'altitude est grande, puis elle descend vers le nord jusqu'au lac Nepigon. Cet embranchement de 3 milles $\frac{1}{2}$ part d'un point de raccordement sur les bords du lac Hélène formé par cette rivière, et se dirige jusqu'à un des ports du lac Supérieur. Voilà pourquoi il a fallu donner à ce paragraphe la forme qu'il a maintenant.

M. HAGGART : A propos de l'embranchement d'un mille et demi ?

M. CONMEE : C'est une ligne qui s'étend jusqu'au lac Jesse plus bas que l'endroit où la "Power Company" prend sa puissance hydraulique. Afin de renseigner l'honorable député de Grey-est, je lui dirai que s'il veut lire le rapport de la commission des chemins de fer, il y trouvera la meilleure excuse qu'on ait jamais invoquée ici, quand il s'est agi d'accorder une subvention à un chemin de fer.

M. SPROULE : Ce qu'on avait en vue, c'était la nécessité de cette ligne pour le transport du matériel nécessaire à la construction du Transcontinental, mais si ce dernier ouvrage s'exécute, il sera terminé bien avant l'expiration du temps fixé pour la construction de cet embranchement. Je ne vois aucune objection sérieuse à la construction de la ligne qui s'étendra du chemin de fer canadien du Pacifique jusqu'à la baie, parce que je crois qu'elle sera utile à plusieurs points de vue ; elle servira peut-être

au transport de la houille ; mais, ne connaissant pas cette région, je ne puis savoir si oui ou non, cette ligne est nécessaire. Quant à la raison invoquée par le ministre des Finances en disant que lorsque des colons s'établissent dans un endroit, ils réclament un chemin de fer, je puis lui répondre que d'après les renseignements qu'on m'a fournis, le nombre de colons établis dans cette région n'est pas considérable.

M. CONMEE : J'estime que mon honorable ami (M. Sproule) veut le développement du pays, qu'il ne désire pas porter préjudice aux chemins de fer projetés dans l'intérêt public et qui aideront à la colonisation du Canada. Si le principe qu'il a énoncé ici avait été mis en pratique, nous n'aurions pas autant de chemins de fer que nous en comptons maintenant. Prenons, par exemple, les parties principales du Grand-Tronc. Leur construction est due aux demandes des différentes compagnies locales qui ont obtenu des subventions. Ce fait s'est produit dans le propre comté de mon honorable ami. Entre Collingwood et Owen-Sound, des compagnies locales ont obtenu une charte et des subventions, puis on dit au Grand-Tronc : Acquérez nos droits et construisez ce chemin. Si l'on eût agi autrement, jamais cette ligne n'aurait été construite.

M. SPROULE : La seule aide que ces compagnies ont reçue provenait des municipalités.

M. CONMEE : Le même principe s'applique aux autres chemins. Concevoir et faire valoir l'idée de la construction d'un chemin de fer, la mûrir à ce point que les grandes compagnies comprennent qu'il est de leur intérêt d'exécuter ces travaux, c'est là le véritable moyen qu'on a employé pour la construction d'un grand nombre d'embranchements de chemins de fer. Si l'honorable député veut prendre le temps de relire l'histoire des différentes chartes accordées à des compagnies de chemins de fer, il constatera qu'il est complètement dans l'erreur.

M. SPROULE : J'ai consacré autant de soins et de temps qu'a pu le faire l'honorable député pour m'enquérir de ces questions. Je crois que mes connaissances sont aussi vastes que celles de mon honorable ami sur ce point. Je ne m'oppose aucunement à ce que le Gouvernement subventionne un chemin de fer qui doit servir à la colonisation d'un nouveau territoire. On a énoncé ici le principe qui devrait, a-t-on dit, servir de base à ces subventions à l'avenir ; je ferai remarquer que ce n'est pas là le principe que l'on met en pratique. S'il faut construire un chemin de fer pour ouvrir à la colonisation un nouveau district, le Gouvernement aura raison d'accorder une subvention, s'il n'y a pas d'autres moyens de bâtir cette ligne. Quelle preuve le Gouvernement a-t-il qu'un chemin de fer sera construit si nous votons cette subvention ? Le premier mi-

nistre nous a fourni tous les renseignements que nous pouvions désirer dans le cas de cette compagnie qui construit le chemin de fer dont il a parlé ; mais on ne nous a pas fourni le même renseignement à propos d'un grand nombre de ces subventions, et mon but est d'obtenir toutes les informations que le ministre des Chemins de fer peut avoir en sa possession.

M. HAGGART : Il est une objection plus sérieuse que celle-là contre l'octroi de subventions à des particuliers. Dans le rapport de la commission du Transcontinental, il est dit qu'il est essentiel à la construction de cette ligne qu'on construise un embranchement jusqu'au lac Supérieur.

Qu'on examine la posture dans laquelle se trouvera l'entrepreneur de cette partie de ce chemin de fer avec laquelle cette ligne fera raccordement, s'il ne peut transporter son matériel sans conclure avec cette compagnie un contrat, ou bien sans acquérir la charte de cette compagnie dans le but de construire lui-même cette ligne. Nous serons obligés de payer un prix plus élevé pour la construction du Transcontinental, parce que la ligne de ce chemin de fer qui se rendra jusqu'au lac Supérieur appartiendra à des particuliers à qui nous accordons des subventions, pourquoi ? Dans le but de développer cette partie du pays et de favoriser ceux qui l'habitent. Quels sont ces gens-là et quelles sont les ressources qu'il faut développer à part celles qui proviennent de l'industrie de la pêche au lac Nepigon ? Le but de la construction de ce chemin de fer c'est d'établir des communications avec le lac Supérieur, communications qui serviront à la construction du Transcontinental ; cette charte rapportera de grands bénéfices à certains particuliers.

M. CONMEE : Je dois exprimer la surprise que j'éprouve en entendant l'honorable député dire que cette partie du pays n'offre d'autres ressources que celles de la pêche du lac Nepigon. Il est vrai que ce lac est très étendu et que le poisson y abonde ; mais cette région offre beaucoup d'autres ressources ; on y trouve, et cela est bien reconnu, des gisements de fer considérables et d'autres minerais semblables, ainsi que beaucoup de terrains propices à l'agriculture. Si mon honorable ami s'était donné la peine d'étudier ce qui se rapporte à cette région, il n'aurait pas avancé ce qu'il a dit, car cela est absolument contraire aux faits et n'a aucunement sa raison d'être.

M. HAGGART : J'ai pris la peine de me rendre jusqu'au lac Nepigon, et je connais cette région peut-être aussi bien que l'honorable député la connaît lui-même. Pourquoi construire un chemin de fer qui servira au transport du bois dans cette partie du pays ?

M. CONMEE : Pourquoi construire un chemin de fer qu'on utilisera pour transporter le bois dans toute autre partie du pays ?

M. SPROULE.

M. HAGGART : Cette ligne est inutile ; la rivière Nepigon sert au flottage du bois. C'est une farce de vouloir ainsi leurrer les gens. Le but de la construction d'un chemin de fer dans cette région, c'est d'aider au transport des matériaux dont on aura besoin pour la construction du Transcontinental.

Quelle est la population de cette région ? Quelles mines y exploite-t-on ? Je ne connais que la mine Hélène. L'honorable député a parlé de mines de fer, mais l'exploitation des mines de fer qu'on trouve dans les autres parties du pays rapporte des bénéfices considérables à leurs propriétaires, sans que le Gouvernement construise en faveur de ces derniers des voies ferrées. Les propriétaires de mines qui ont de la valeur trouveront facilement le moyen d'expédier leurs produits au marché. Ce que j'ai affirmé est absolument exact. Nous connaissons les ressources forestières de cette région, les belles pêcheries du lac Nepigon et la valeur de ce district au point de vue de l'agriculture. Si l'on ne tient compte du but mentionné par la commission des chemins de fer, on devra avouer qu'il n'y a pas de raison de construire cette ligne.

M. SAM. HUGHES : Quelle est la raison de cette anomalie que je constate ici, puisqu'une ligne se dirige jusqu'au lac Nepigon, au sud, tandis que l'autre prend une direction tout à fait opposée ? Je suppose qu'on a l'intention de traverser le lac dans des canots. Pourquoi ne pas prendre immédiatement des dispositions pour une ligne qui ferait le tour du lac ? On dirait que le ministre veut revenir à cette politique préhistorique qui consistait à construire un chemin de fer en utilisant le moindre ruisseau.

M. EMMERSON : Il ne s'agit pas d'une nouvelle subvention, mais bien de voter de nouveau un crédit déjà adopté.

M. SPROULE : Je crains bien qu'en fin de compte on n'accorde une charte à un particulier qui saura réaliser des bénéfices considérables en vendant ses droits ainsi que cette subvention à celui qui construira la section du Transcontinental qui passera dans cette région.

Pour une ligne de chemin de fer allant vers les Sept-Iles, y compris des embranchements sur Murray-Bay et la baie Saint-Paul, distance de 200 milles au plus, au lieu de la subvention accordée par l'item 48 de l'article 2 du chapitre 57 de 1903.

Sir WILFRID LAURIER : Il y a actuellement une compagnie qui exploite de grandes usines à pulpe aux Sept-Iles.

M. SAM. HUGHES : N'est-ce pas à cet endroit qu'on construit une jetée ?

Sir WILFRID LAURIER : Oui. Ce port est splendide et toute la région environnante s'est développée considérablement.

M. SAM. HUGHES : On a chassé un grand nombre d'Indiens de cet endroit, je crois.

Sir WILFRID LAURIER : J'ignore ce détail. Tout ce que je sais, c'est que la compagnie fait preuve de beaucoup d'activité et qu'elle développe rapidement cette région, en construisant partout des usines et divers ateliers, et qu'elle a l'intention de construire une voie ferrée. Quand commencera-t-elle ce travail, je ne saurais le dire.

M. SAM. HUGHES : Ce chemin de fer lui servira à transporter son bois non équarri?

Sir WILFRID LAURIER : Oui et à d'autres fins.

Pour une ligne de chemin de fer d'au plus 100 milles, allant de Roberval dans une direction ouest vers le baie de James, au lieu des subventions accordées par les item 11 et 52 de l'article 2 du chapitre 57 de 1903.

M. EMMERSON : Il s'agit d'un prolongement du chemin de fer Québec-lac-Saint-Jean.

M. SPROULE : Travaille-t-on à la construction de cette ligne ?

Sir WILFRID LAURIER : Non. En 1903, nous avons accordé des subventions pour la construction de 60 milles ; en 1904, la compagnie obtenait une autre subvention pour 40 milles. Ces subventions n'ont pas été payées, mais on a découvert de larges gisements d'amiante dans cette région et si ce minéral a la valeur qu'on lui prête, il est certain que ce chemin de fer sera construit immédiatement. Autrement je ne puis dire si ce travail se fera bientôt. Cette région se développe considérablement à l'heure qu'il est.

A la compagnie du chemin de fer central de Québec pour le prolongement de sa voie ferrée entre Saint-François et Saint-George, ne dépassant pas 9 milles ; et pour une ligne ferrée de Scott-Jonction au pont de Québec, ne dépassant pas 22 milles ; au lieu de la subvention accordée par le chapitre 57 de 1903, article 2, item 46.

Sir WILFRID LAURIER : Actuellement, la chemin de fer Québec-Central part de Lévis et suit la vallée jusqu'à la Chaudière, sur la rive sud et de là jusqu'à Saint-Joseph. A cet endroit, il traverse la rivière et se rend à Sherbrooke ; mais à Saint-Joseph la ligne s'étend jusqu'à Saint-François ; elle n'a que 9 ou 10 milles, et il est question de la prolonger jusqu'à Saint-George, à travers un pays riche. L'autre subvention est affectée à l'extension de la voie ferrée de sa bifurcation actuelle jusqu'au pont de Québec, et je suis en lieu de croire que ces travaux s'exécuteront au cours de l'été.

(La séance, suspendue à une heure, est reprise à trois heures.)

M. MORIN : Avant la suspension de la séance, le débat roulait sur l'octroi d'une subvention affectée à la construction d'un chemin de fer dans le comté de Beauce. Dès le début même de ma carrière parlementaire, il y a dix ans, j'ai activement coopéré avec la compagnie du chemin de fer Québec-Central, avec les fonctionnaires de l'Etat et les représentants du comté de Beauce, dans le but de faire construire ce chemin de fer. Les comtés de Beauce et de Dorchester bénéficieraient grandement de la construction de ce chemin de fer. Voici toutefois un fait sur lequel j'appelle tout particulièrement l'attention du Gouvernement. L'année dernière, le gérant du Québec-Central, M. Frank Grundy, a été retraité, vu son âge avancé, et on lui a donné pour successeur M. Walsh. M. Walsh s'est rendu en Angleterre et la compagnie l'a nommé gérant du chemin de fer. A son retour d'Angleterre, j'ai eu une conversation avec lui à l'égard de la partie du chemin qui s'étend de Saint-François à Saint-George. Il m'apprit que, durant son séjour en Angleterre, on a effectué les arrangements financiers voulus pour la construction d'un chemin de fer de la bifurcation de Scott au pont de Québec, et de Saint-François à Saint-George. Il a été aussi décidé de construire un chemin de fer de Saint-George à un endroit portant le nom de Cabaneau, sur le fleuve Saint-Jean. Il ajoute que les capitalistes consentent à construire ce chemin de fer et que les capitaux nécessaires sont à la disposition de la compagnie. La plupart des députés, probablement, ne se rendent pas bien compte de la situation des affaires dans cette partie du pays. Saint-George, dans le comté de Beauce, est arrosé par une rivière portant le nom de Chaudière, qui vient se jeter dans un autre cours d'eau appelé la rivière Famine, laquelle a sa source dans le comté de Bellechasse et traverse les comtés de Dorchester et de Beauce. M. Walsh déclare que la compagnie serait bien aise de construire le chemin de fer de Saint-George à Cabaneau, se raccordant avec sa ligne de Témiscouata et du Québec-Central. "Eh bien, dis-je, pourquoi ne construisez-vous donc pas ce chemin de fer ?" "Mais, fit-il, que pouvons-nous faire ? Nous serions bien aise de construire ce chemin de fer de Saint-George à Cabaneau, mais nous ignorons si le Gouvernement—c'est-à-dire la commission du Transcontinental—construira la Grand-Tronc-Pacifique du pont de Québec au lac Pohenegamook. Il serait inutile de construire deux lignes parallèles. Nous ne saurions dire si le Gouvernement construira ce chemin de fer ; et s'il le construit, quelle route il choisira ; s'il suivra le parcours de la rivière Abenakis ou celui de la rivière Etchemin. Nous avons demandé au Gouvernement de nous renseigner sur le tracé qu'il entend suivre, mais nous n'avons pas obtenu de réponse. Si le Gouvernement nous faisait connaître

sa décision, nous pourrions construire ce chemin de fer dans l'espace d'une année.

Personne aujourd'hui ne semble renseigné sur le tracé que le Gouvernement adoptera. Si le Gouvernement construit le chemin, du pont de Québec à travers les comtés de Dorchester, de Bellechasse, de Montmagny, l'Islet et Temiscouata, en adoptant le tracé proposé par le député de Bellechasse (M. Talbot), c'est-à-dire en suivant le parcours de la rivière Abenakis, le comté de Dorchester n'en bénéficiera nullement et les comtés de l'Est n'en retireront que fort peu d'avantages, parce que ce chemin de fer serait une ligne parallèle de l'Intercolonial et passerait à une distance moyenne de 10 à 15 milles de cette voie ferrée. Mais en adoptant le tracé que je propose, sur le parcours de la rivière Etchemin, le chemin de fer traverserait tous ces comtés, à l'extrémité sud, à une distance probable de trente milles de l'Intercolonial. Les Alléganys partent du golfe du Mexique et s'étendent jusqu'au bassin de Gaspé, traversant tous ces comtés vers le centre, à mi-chemin à peu près entre les fleuves Saint-Jean et Saint-Laurent. Si l'on adopte le tracé projeté dans ce bill, c'est-à-dire sur le parcours de la rivière Abenakis, le chemin de fer passerait du côté nord des Alléganys, dans les comtés de Bellechasse, de Montmagny et de l'Islet. Ainsi il y aurait deux chemins de fer du côté nord des montagnes, tandis que le côté sud ne serait doté d'aucune ligne de voie ferrée. Mais qu'on adopte le tracé que j'ai proposé et les comtés situés du côté sud et ceux situés du côté nord, seront dotés respectivement d'une voie ferrée. On le sait, les cours d'eau ont leur source dans les Alléganys et se déversent dans le fleuve Saint-Jean. Comment les habitants établis sur le parcours de ces rivières pourraient-ils opérer le flottage de leur bois jusqu'au chemin de fer, si ce chemin de fer n'est pas construit du côté sud ? Leur seul espoir de salut serait d'effectuer le flottage de leur bois jusqu'au fleuve Saint-Jean et de le vendre au premier acheteur venu, même à sacrifice. Mais en adoptant le tracé que je propose, le chemin de fer traverserait ces cours d'eau, environ à mi-chemin et desservirait tous ces comtés. C'est au Gouvernement qu'incombe le devoir de prendre une décision à cet égard. La compagnie du Québec-Central ne m'a pas chargé de saisir la Chambre de cette question. Je le fais de ma propre initiative. Le Gouvernement n'est nullement tenu d'apporter une réponse à ma question; mais s'il peut éclairer sur ces points la compagnie du Québec-Central, tout le monde en bénéficiera.

Sir WILFRID LAURIER : Comme l'honorable député (M. Morin) le sait, cette motion tend tout simplement à faire revivre un crédit tombé en annulation. Il connaît familièrement la localité qui s'étend de la bifurcation de Scott au pont de Québec et de Saint-François à Saint-George. Il s'intéres-

M. MORIN.

se à la question de savoir si, oui ou non, le Transcontinental doit atteindre un certain point en suivant le parcours de la rivière Etchemin ou celui de la rivière Abenakis. Il affirme que dès que cette décision sera connue, la compagnie du Québec-Central sera en mesure de construire une nouvelle voie ferrée. Je dois déclarer que le Gouvernement n'est pas en situation d'éclairer la Chambre sur ce point, en ce moment. L'affaire est entre les mains de la commission du Transcontinental qui n'a pas encore présenté de rapport à cet égard.

M. W. F. MACLEAN : Le premier ministre n'essayera-t-il pas d'obtenir ce renseignement, au bénéfice de l'honorable député (M. Morin), à aussi brève échéance que possible ?

Sir WILFRID LAURIER : Certainement, c'est notre désir.

A la compagnie du chemin de fer de l'Alberta-Occidental, pour une ligne de chemin de fer allant d'un endroit situé sur la frontière des Etats-Unis, à l'ouest du rang 27, dans la direction du nord-ouest vers Anthracite dans la direction d'Alberta, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 34 de 1904 article 2, item 11, ne dépassant pas 50 milles en longueur.

M. HERRON : S'agit-il d'un renouvellement de subvention ?

M. EMMERSON : Oui.

M. HERRON : Je tiendrais à savoir du ministre si d'autres compagnies ont demandé quelques subventions pour d'autres chemins de fer traversant virtuellement le territoire couvert par la charte en question.

M. EMMERSON : Je ne saurais dire, sans consulter mes notes, si d'autres compagnies ont demandé des subventions; cela s'entend des compagnies qui desservent la contrée en question.

M. HERRON : Si je ne me trompe, une certaine compagnie a demandé l'octroi d'une subvention destinée à la construction d'un chemin de fer de Macleod vers quelque point situé sur la ligne frontière, à trente milles de distance de cette ligne, mais dont le terminus au sud sera virtuellement le même. Cette compagnie, paraît-il, aurait demandé une subvention, mais on n'a pas accédé à sa demande.

M. EMMERSON : J'ai peine à croire qu'une compagnie quelconque ait éprouvé un refus. Toutes ces demandes de subventions sont réservées et demeurent sur le bureau, en attendant que le Gouvernement décide s'il proposera au Parlement de voter l'ouverture de nouveaux crédits affectés à des subventions supplémentaires. A la dernière session, nous n'avons pas voté de subventions aux chemins de fer, et cette session-ci, nous n'avons pas l'intention de proposer à la Chambre l'ouverture de nouveaux crédits dans ce but. En attendant que le

Gouvernement prenne une décision à cet égard, ces demandes demeurent en suspens et, par conséquent, je ne saurais guère affirmer que la compagnie ait éprouvé un refus.

M. HERRON : A mon avis, cette subvention du Gouvernement favorise singulièrement une compagnie, aux dépens de l'autre. Il y a environ huit ans que cette compagnie de l'Alberta-occidental a obtenu sa charte et elle n'a cessé de demander des prolongations de délai, d'année en année. D'autres compagnies détiennent des chartes locales qui couvrent précisément le même territoire. La compagnie en question a fait renouveler ses pouvoirs, de temps à autres. La contrée que doit desservir ce chemin de fer sent un vif besoin de communications par voie ferrée. Abordant un autre point, je dois faire observer que, l'année dernière, il a été établi un tracé préliminaire de cette voie ferrée commençant à la ligne frontrière, traversant un certain nombre de villages dans cette partie du pays, et aboutissant à un mille et demi environ de la ville de Pincher-Creek. Le Gouvernement se propose-t-il de prendre initiative, à cet égard ?

M. EMMERSON : C'est à la commission des chemins de fer qu'il appartient de prendre l'initiative à cet égard. Le ministre des Chemins de fer a établi le tracé général de la voie ferrée, mais toute déviation ou toute modification apportée à ce tracé doit être soumise à l'approbation de la commission des chemins de fer.

M. R. L. BORDEN : Est-ce que l'amendement que vous avez proposé, au cours de cette session, n'attribue pas la décision de cette question au ministre des Chemins de fer ou au conseil privé ?

M. EMMERSON : La commission des chemins de fer n'est autorisée à apporter au tracé d'une ligne de voie ferrée qu'une déviation d'un mille au plus ; mais lorsqu'il est question d'une modification plus importante, la question doit être renvoyée au ministère des Chemins de fer afin que le ministre la mette à l'étude.

A la compagnie du chemin de fer de Shédiac au littoral, pour une voie ferrée, de 38 milles au plus, depuis Shédiac jusqu'à Shemogue et vers le cap Tourmentin, dans le comté de Westmoreland, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 57 de 1903, article 2, item 17.

M. EMMERSON : La subvention primitive date de 1903. La longueur de la ligne à laquelle s'applique cette subvention serait d'environ 38 milles. La compagnie nous donne à entendre qu'elle fait actuellement des arrangements pour hâter ses travaux. Hier même, un représentant de la compagnie m'a fait visite et m'a déclaré que les arrangements financiers sont à peu près terminés et que l'adjudication des travaux s'effectuerait à brève échéance.

Pour une ligne de chemin de fer depuis Owen-Sound, dans la province d'Ontario, jusqu'à Meaford, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 57 de 1903, article 2, item 34, n'excédant pas 30 milles.

M. EMMERSON : C'est à ce chemin de fer que le député de Grey-nord a fait allusion ce matin. On observera que la subvention n'est accordée à aucune compagnie en particulier. Il existe quelque divergence d'opinion sur la question de savoir quelle compagnie doit construire cette ligne de chemins de fer. Si je ne me trompe, il a surgi un différend entre la compagnie du Sault et une compagnie locale. L'une ou l'autre de ces compagnies se chargera immédiatement de la construction de ce chemin de fer.

M. SPROULE : Nous avons accordé une subvention à la ligne Clergue et cette compagnie ne l'a jamais utilisée. L'année dernière, lorsqu'elle a obtenu un renouvellement de sa charte, cette compagnie a promis de commencer ses opérations, au cours de l'année ; mais jusqu'ici, elle ne s'est pas encore mise à l'œuvre, et je ne crois pas qu'elle en ait l'intention. L'année dernière, une compagnie locale à obtenu une charte pour la construction d'un chemin de fer traversant le même territoire. Ces populations tiennent beaucoup à la construction de ce chemin de fer et la proposition tendant à transférer la première charte à la compagnie locale est tout-à-fait légitime.

A la compagnie du chemin de fer d'Ottawa à Smith's-Falls et à Kingston, pour une ligne de chemin de fer entre Kingston et Ottawa, renouvellement de la subvention accordée par le chapitre 4 de 1897, ne dépassant pas 101 milles en longueur.

M. W. F. MACLEAN : Relativement à ce chemin de fer projeté, je désire appeler l'attention des ministres représentant la province d'Ontario dans le cabinet sur l'importance de la construction d'une ligne directe entre Ottawa et Toronto. La ligne projetée dont il est question en ce moment, facilitera sans doute l'établissement d'un raccourci direct avec le Grand-Tronc à Kingston, mais il serait possible de construire une ligne plus directe, en se dirigeant davantage vers Napanee et Belleville. Actuellement la longueur de la ligne du chemin de fer canadien du Pacifique, entre Toronto et Ottawa, est de 256 milles, et le but visé par un des projets qui nous sont soumis est de réduire ce parcours de 16 milles, ce qui donnerait une ligne de 240 milles de longueur. Par la ligne de Smith's-Falls et de Kingston, la distance d'Ottawa à Toronto serait de 262 milles. Rien ne s'oppose à l'établissement d'une ligne directe de 220 milles entre Ottawa et Toronto, ce qui réduirait le trajet par chemin de fer à quatre ou cinq heures. La province d'Ontario bénéficierait grandement de la réalisation de ce projet. Entre Montréal et Toronto, les trains de voyageurs les plus rapides circulent sur la voie du Grand-

Tronc. C'est le chemin de fer canadien du Pacifique qui accapare aujourd'hui le trafic entre Toronto et Ottawa et il devrait exister une autre route directe d'Ottawa à quel que point entre Kingston et Belleville, se raccordant avec ces trains express de grande vitesse qui circulent sur le Grand-Tronc. Pour se faire une idée exacte du nombre extraordinaire des voyageurs entre Ottawa et Toronto, il faut être en situation de voyager souvent sur cette route, comme nous le faisons, nous citoyens de Toronto. Les trains sont encombrés et le trajet pourrait se faire beaucoup plus rapidement. Il faut demeurer deux nuits en chemin de fer, pour aller passer une journée à Toronto; tandis qu'il devrait nous être possible de quitter Toronto ou Ottawa, dans la matinée, passer une partie de la journée dans l'une ou l'autre ville, et être en mesure de revenir, avant minuit, dans la même journée. Ce service ne s'est pas amélioré depuis vingt ans. Les ministres représentant Ontario dans le cabinet s'efforceront, je l'espère, d'engager la compagnie du Grand-Tronc à accepter cette subvention et à construire une ligne directe d'Ottawa à un point entre Kingston et Belleville, ce qui réduirait le parcours du chemin de fer à 230 milles au plus, et le service à une durée de cinq heures.

A la compagnie du chemin de fer de Lotbinière et de Mégantic, pour une voie ferrée depuis un point sur sa ligne entre Lyster et Lime-Ridge, jusqu'à un point à ou près le pont sur le Saint-Laurent à ou près Québec, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 57 de 1903, article 2, item 45 ne dépassant pas 30 milles de longueur.

M. BERGERON : Où est situé Lister ?

Sir WILFRID LAURIER : C'est une station de chemin de fer dans le comté de Mégantic.

M. BLAIN : Quelle partie du pays ce chemin de fer desservira-t-il ?

Sir WILFRID LAURIER : Ce chemin de fer traverse les comtés de Mégantic et de Lévis; il aboutit à Lévis même, ou près de cette ville, et il desservira des comtés qui sont actuellement privés de communications par voie ferrée.

M. BLAIN : Est-ce un pays agricole ?

Sir WILFRID LAURIER : Oui, absolument agricole.

M. BLAIN : Quelle est la composition de la compagnie qui se propose de construire ce chemin de fer ?

Sir WILFRID LAURIER : Je ne saurais dire.

M. EMMERSON : Ce chemin de fer est le prolongement des trente milles de chemins de fer actuellement exploités par la compagnie du chemin de fer de Lotbinière à Mégantic.

M. W. F. MACLEAN.

M. BLAIN : Qui a demandé cette subvention ?

M. EMMERSON : La compagnie du chemin de fer de Lotbinière et de Mégantic.

M. BLAIN : Qui s'est rendu auprès du Gouvernement à titre de représentant de la compagnie ?

M. EMMERSON : On s'est contenté d'adresser au ministère une communication demandant le renouvellement de la subvention.

Sir WILFRID LAURIER : Il existe un chemin de fer, de Saint-Jean-Deschaillons à Lister, et le chemin de fer projeté sera la continuation de ce chemin jusqu'au pont de Québec.

M. BERGERON : L'article 3 de la résolution accorde une subvention à cette compagnie.

Sir WILFRID LAURIER : Cette subvention est destinée à une ligne se dirigeant vers Sherbrooke, tandis que la ligne en discussion se dirige vers le pont de Québec.

M. HENDERSON : Ce chemin de fer traverse-t-il le pont de Disraeli construit à titre de quai de l'Etat ?

M. EMMERSON : Je ne saurais dire.

A la compagnie du chemin de fer de Brockville à Westport et à Sault-Sainte-Marie, la balance impayée de la subvention accordée par le chapitre 3 de 1889, n'excédant pas \$3,200 par mille, et aussi le reliquat impayé de la subvention accordée par le chapitre 2 de 1890 qui a été renouvelée par le chapitre 5 de 1892; le tout ne dépassant pas \$86,800, renouvellement de la subvention accordée par le chapitre 4 de 1894.

M. TAYLOR : A mon avis, cette motion devra être amendée, afin qu'elle réponde à l'esprit du crédit que nous voulons voter. Cet amendement serait ainsi conçu :

Ladite subvention ou telle partie d'icelle dont il a été précédemment convenu aux termes d'un arrangement déposé au ministère des Chemins de fer et des Canaux entre ladite compagnie du chemin de fer de Brockville à Westport et à Sault-Sainte-Marie et les créanciers de ladite compagnie de chemin de fer, sera payée auxdits créanciers ou aux représentants légaux desdits créanciers, tel que mentionné dans ledit arrangement.

On se le rappelle sans doute, la charte de ce chemin de fer date de vingt et quelques années. Le Parlement accorda une subvention à la compagnie qui commença ses travaux et donna cette subvention en garantie à MM. Cooper, Fearman et Cie qui avaient fourni des rails, des clous pour fixer les rails, des éclisses, coussinets, etc. La compagnie tomba en déconfiture, passa aux mains d'un séquestre et l'exploitation marcha pendant un certain nombre d'années.

Les tribunaux furent saisis de l'affaire et finalement le chemin de fer fut vendu. La compagnie qui l'avait acheté demanda au

Parlement une nouvelle loi et le Parlement refusa de voter cette loi, à moins que la compagnie ne fit des arrangements avec les créanciers, dont il existait un assez grand nombre, tant pour la main-d'œuvre que pour l'emplacement de la voie, sans compter la créance de Cooper, Fearman et Cie pour fournitures. Il intervint une convention par laquelle le résidu de la subvention s'élevant à environ 50 pour 100 fut placé entre les mains du ministère, celui-ci déclarant, en substance, que lorsque la voie ferrée serait terminée, de façon à donner satisfaction aux inspecteurs de l'Etat, le crédit périmé serait renouvelé. La compagnie a terminé le chemin de fer à la satisfaction des inspecteurs du Gouvernement, et aujourd'hui, le Parlement vote ce crédit; seulement il est voté en faveur de la compagnie qui peut le réclamer. Or, je tiens à ce que ces deniers soient versés aux créanciers parmi lesquels figurent nombre de mes commettants et de ceux du député de Brockville (M. Derbyshire), ainsi que la maison Cooper, Fearman et Cie; bref, je veux que la convention soit exécutée dans l'esprit qui l'a inspirée. Il convient d'annexer à la résolution l'amendement en question, ou quelque disposition similaire, qu'elle puisse répondre aux intentions du Gouvernement.

M. EMMERSON: Le premier qui a appelé mon attention sur cette question, c'est le député de Brockville (M. Derbyshire) qui représentait les intérêts des créanciers. La subvention en discussion renferme \$37,200 déjà gagnées, mais dont la loi n'autorise pas le versement; et si je saisis bien la pensée du député de Brockville, il tient à ce que ces deniers soient versés de façon à assurer aux créanciers le paiement de leurs créances. Le député de Leeds (M. Taylor) appréhende que ces deniers ne prennent une autre direction, si on les verse à la compagnie elle-même, et si je ne me trompe, la Chambre verra d'un bon œil l'amendement suggéré.

M. HAGGART: Cette somme est-elle gagnée?

M. EMMERSON: Oui.

M. HAGGART: Y a-t-il longtemps?

M. EMMERSON: Voilà bien deux ou trois ans. Depuis mon entrée au ministère, le député de Brockville (M. Derbyshire) ne m'a pas donné un seul jour de relâche; de sorte que j'en conclus que c'est antérieurement à l'époque de mon entrée au ministère que la compagnie a gagné cette somme.

M. DERBYSHIRE: Il y a trois ans, l'ingénieur en chef reçut le chemin de fer et alors, il était dû \$38,000. Depuis 1904, la compagnie a obtenu une subvention supplémentaire affectée à des extensions de la voie ferrée et nous voulons que ces \$38,000 soient payés aux créanciers, d'après l'arrangement intervenu en 1904, alors que le crédit fut voté.

M. EMMERSON: Je me contente de suggérer que le mot "être" soit remplacé par le mot "sera". Alors, cet amendement suivra le sort des dispositions générales relativement à l'approbation de l'exécutif.

(L'amendement est adopté.)

Pour une ligne ferrée depuis Jonquières jusqu'à la baie des Ha, Ha! ne dépassant pas 20 milles, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 57 de 1903, item 7 de l'article 2.

M. EMMERSON: C'est un tronçon du chemin de fer de Québec au lac Saint-Jean. Il s'agit d'un renouvellement.

M. SPROULE: Si je ne me trompe, il figure ici trois ou quatre subventions différentes, au bénéfice du chemin de fer du lac Saint-Jean. Pourquoi ne pas englober toutes ces subventions dans un seul et unique item?

M. EMMERSON: Je ferai observer à l'honorable député que le nom de la compagnie du chemin de fer de Québec au lac Saint-Jean ne figure pas ici; elle demande bien la subvention, mais c'est la ligne qui est subventionnée, et non pas la compagnie.

M. SPROULE: A qui la dernière subvention a-t-elle été accordée?

M. EMMERSON: Cette subvention a été votée de la même façon.

Pour une ligne de chemin de fer depuis Sainte-Rose via le côté est du lac Ainslie vers Orangedale sur l'Intercolonial, n'excédant pas 34 milles; et pour une ligne de chemin de fer depuis un point sur l'Intercolonial à ou près Mines-Road-Station jusqu'au quai à l'Anse-Caribou, ne dépassant pas 4 milles, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 57 de 1903, article 2, item 18 et 62.

M. SPROULE: Je vois que vous avez modifié cet item. Autrefois cette subvention était accordée à une compagnie; aujourd'hui, vous l'accordez à une ligne de chemin de fer.

M. EMMERSON: Oui et cela pour la même raison que je viens d'alléguer. La première compagnie n'ayant pas utilisé ses pouvoirs, nombre de citoyens de la localité nous ont représenté qu'une puissante compagnie consentait à se charger des travaux. J'ai donc estimé préférable dans l'intérêt public, de modifier cet article et d'affecter cette subvention à une ligne de chemin de fer et non pas à une compagnie.

M. FIELDING: Afin de permettre à la Chambre d'assister à une cérémonie très importante qui aura lieu dans quelques instants, je propose au comité le renvoi de la suite de la discussion.

(La motion est adoptée et il est rendu compte des travaux du comité.)

CONVOCATION DE DEUX COLLEGES ELECTORAUX.

M. L'ORATEUR : J'ai l'honneur d'informer la Chambre que j'ai donné mandat à M. le greffier de la couronne en chancellerie de lancer des ordonnances de convocation aux collèges électoraux suivants, à l'effet d'élire un député :

Elgin, division Est, siège vacant par la démission de M. A. B. Ingram.

Renfrew, division Nord, siège vacant par le décès de l'honorable M. Peter White.

SANCTION ROYALE.

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

Ottawa, le 25 juin 1906.

Cabinet du secrétaire,
du Gouverneur général.

Monsieur,—J'ai l'honneur de vous informer que l'honorable M. Charles Fitzpatrick, juge en chef, agissant comme suppléant du gouverneur général, se rendra à la salle des séances du Sénat, le mardi 26 courant, à quatre heures de l'après-midi, pour donner la sanction royale à quelques projets de loi adoptés par le Sénat et la Chambre des Communes au cours de la présente session parlementaire.

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

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

A l'honorable Orateur
de la Chambre des communes.

Le gentilhomme huissier de la verge noire communique à la Chambre un message en ces termes :

Monsieur l'Orateur, j'ai l'honneur de vous informer que son honneur le suppléant de Son Excellence le Gouverneur général désire et attend la présence de votre honorable Chambre dans la salle des séances de l'honorable Sénat.

En conséquence, M. l'Orateur, suivi de la Chambre, se rend au Sénat.

Etant de retour,

M. L'ORATEUR informe la Chambre qu'il a plu à son honneur le suppléant de Son Excellence le Gouverneur général de donner, au nom de Sa Majesté, la sanction royale aux projets de loi suivants :

Acte concernant la compagnie du chemin de fer du parc et de l'île de Montréal.

Acte concernant la compagnie du chemin de fer central d'Ontario.

Acte concernant la compagnie dite "Thorold and Lake Erie Ry. Co."

Acte concernant certain brevet de Chester Burnell Duryea.

Acte constituant en corporation l'association dite "The Canadian Handicrafts Guild."

Acte à l'effet d'émanciper Jamieson-Webster Lewis, Indien de la bande moravienne de la Thames, en la province d'Ontario.

M. FIELDING.

Acte concernant la compagnie dite "Lake of the Woods Milling Company (à responsabilité limitée)."

Acte constituant en corporation la "Canadian Bible Society Auxiliary to the British and Foreign Bible Society".

Acte concernant la banque dite "The Farmers Bank of Canada".

Acte concernant un brevet de Henry-Luther Houk.

Acte concernant un brevet de la "Cyclone Woven Wire Fence Company (à responsabilité limitée)."

Acte concernant la compagnie du chemin de fer etc., "The Niagara, Queenstown et St. Catharines Railway Company."

Acte concernant la compagnie de navigation Richelieu et Ontario.

Acte concernant la compagnie du chemin de fer de Québec au lac Huron.

Acte concernant la compagnie du chemin de fer de Québec au Saguenay et au golfe Saint-Laurent.

Acte concernant la compagnie du chemin de fer d'Ottawa à Brockville et au Saint-Laurent.

Acte modifiant l'acte des poids et mesures.

Acte modifiant le code criminel de 1892.

Acte modifiant l'acte de la cour d'échiquier.

Acte concernant la compagnie dite "Huron and Erie Loan and Savings Company."

Acte constituant en corporation la compagnie dite "Inter-Ocean Fire Insurance Company."

Acte modifiant l'acte du parc des Montagnes Rocheuses.

Acte à l'effet d'établir de nouvelles dispositions concernant les concessions de terres aux membres de la milice pour service actif au Nord-Ouest.

Acte modifiant le tarif des douanes de 1897.

Acte pour faire droit à John-Albert Peer.

Acte constituant en corporation la compagnie du chemin de fer de Kamloops et du Pas de la Tête-Jaune.

Acte concernant la compagnie du chemin de fer du Pacifique-Nord à Omineca.

Acte constituant en corporation la compagnie du chemin de fer de Vancouver au sud de la vallée du Fraser.

Acte constituant en corporation la compagnie du chemin de fer à Ashcroft, à Barkerville et au Fort-George.

Acte concernant la compagnie du chemin de fer de la vallée de la rivière Kettle.

Acte pour faire droit à Minnie-Florence Irvine.

Acte constituant en corporation la banque dite "The Colonial Bank of Canada."

Acte pour faire droit à Charles-William Holmes.

Acte pour faire droit à Harriette-Wesley Baker.

Acte concernant la compagnie du chemin de fer de la baie James.

Acte constituant en corporation la compagnie du chemin de fer de Buffalo à Niagara et à Toronto.

Acte constituant en corporation la compagnie du chemin de fer dite "Brandon Transfer Railway Company."

Acte constituant en corporation la compagnie du chemin de fer d'Erie, à London et à Tilsonburg".

Acte concernant la compagnie du chemin de fer de Toronto à Hamilton.

REPRISE DE LA DISCUSSION SUR LES SUBVENTIONS AUX CHEMINS DE FER.

La Chambre reprend la discussion en comité général sur les subventions à accorder aux chemins de fer.

36. Au grand chemin de fer du Nord du Canada, pour prolonger sa ligne depuis Arundel jusqu'à un point dans la municipalité des townships unis de Preston et Hartwell, ne dépassant pas 30 milles; et pour une ligne de chemin de fer raccordant sa ligne de Montfort à la Gatineau avec sa ligne principale à Saint-Jérôme, ne dépassant pas 22 milles, au lieu des subventions accordées à la compagnie du chemin de fer de colonisation de Montfort à la Gatineau par les items 6 et 41 de l'article 2 du chapitre 57 de 1903.

M. PERLEY: Je m'oppose à l'adoption de la deuxième partie de cet article. Au début, ce chemin de fer de Montfort et de la Gatineau était une ligne indépendante, se raccordant avec le chemin de fer du Pacifique canadien à la jonction de Montfort. Plus tard, ce chemin de fer devint la propriété du Grand-Nord, et ils font tous deux partie du réseau du Mackenzie et Mann.

Il existait entre ces deux voies ferrées une solution de continuité ou lacune que, tout naturellement, la compagnie du Grand-Nord désirait combler. Dans le but de réaliser cet objectif, Mackenzie et Mann, il y a trois ans, entrèrent en pourparlers avec le Gouvernement, pour obtenir une subvention. Ils s'abouchèrent, en autres, avec M. Christie qui représentait alors le comté d'Argenteuil et le prièrent d'user de son influence auprès du Gouvernement pour leur obtenir l'octroi de cette subvention. Le gouvernement du jour accorda la subvention demandée, grâce aux bons offices de M. Christie, sur une certaine entente intervenue entre ce dernier et le représentant de la compagnie du Grand-Nord. Il y a une partie du comté d'Argenteuil connue sous le nom de Mille-Iles, qui n'a jamais encore été dotée d'une voie ferrée. Lorsque les représentants du Grand-nord entamèrent ces négociations avec M. Christie, ils lui proposèrent d'établir le point de départ de leur ligne à Piémont ou à la jonction de Montfort, afin d'effectuer un raccordement avec leur ligne-mère. M. Christie s'opposa à ce projet, alléguant que ce serait établir une ligne parallèle du chemin de fer canadien du Pacifique, et que cette ligne ne desservirait pas de partie du pays privée de communication par voie ferrée. J'ai ici une lettre de M. Christie affirmant que, lorsque les représentants du Grand-Nord s'abouchèrent avec lui, il s'opposa au choix de la route qu'ils proposaient et qu'il leur demanda de faire passer le chemin de fer par Mille-Iles, partie peuplée

du pays, non, encore dotée de voie ferrée. Les représentants du Grand-Nord reconnurent la justesse de cette observation de M. Christie et acquiescèrent à sa proposition.

Par conséquent, ils retirèrent leur première demande en obtention d'une subvention en faveur d'une voie ferrée de quinze ou seize milles, et y substituèrent une autre demande de subvention pour un chemin de fer de vingt-deux milles, subvention qui fut votée en 1902. En d'autres termes, il fut convenu et entendu entre M. Christie et les représentants du Grand-Nord que cette compagnie ferait passer son chemin de fer par Mille-Iles, et dans ce but, il lui fut accordé une subvention pour une voie ferrée de vingt-deux milles. La distance à franchir, par la ligne la plus courte, de Saint-Jérôme, n'est que de douze à treize milles. J'ai ici une lettre de l'ingénieur du chemin de fer du Grand-Nord affirmant que la ligne dont on avait fait le tracé, en suivant le parcours de la rivière du Nord, n'est que de seize milles de longueur. Si je mentionne ce fait, c'est afin de montrer qu'il est évident que la subvention accordée pour une voie ferrée de vingt-deux milles n'était pas destinée à la construction d'une ligne sur le parcours de la rivière du Nord, et dans le but de raccorder le Grand-Nord avec l'embranchement de Montfort. J'en conviens, il était tout naturel que la compagnie du Grand-Nord cherchât à construire son chemin de fer en suivant le parcours de la rivière du Nord, vu que c'est la route la plus directe et la plus facile à construire. Mais, d'un autre côté, cette ligne ne desservirait aucune partie du pays qui ne soit déjà dotée d'une voie ferrée. Le chemin de fer canadien du Pacifique longe la rive est de la rivière et le Grand-Nord suivrait la rive ouest de la même rivière, sans desservir de partie de pays qui ne soit déjà dotée d'une voie ferrée. Dans le but de remédier à la chose, il fut entendu entre M. Christie et la compagnie du Grand-Nord qu'elle établirait une route plus longue que celle remontant la rivière du Nord, et dans ce but, le parcours de la ligne fut porté de seize milles à vingt-deux milles. Se reposant sur cette promesse, les habitants de Mille-Iles se donnèrent beaucoup de peine et s'entendirent pour donner à la compagnie du Grand-Nord, presque à titre gratuit, l'emplacement de la voie, surtout le parcours. La subvention primitive était affectée à un chemin de fer s'étendant de Morin-Falls à Saint-Jérôme. Le chemin de fer qu'on construit cette année s'étend de Saint-Jérôme à la Jonction de Montfort. Morin-Falls se trouve sur le parcours de l'ancien chemin de Montfort, et par conséquent on ne saurait dire que cette section s'étende de Saint-Jérôme à Morin-Falls. Cette année, la compagnie du Grand-Nord, paraît-il, construit cette ligne d'embranchement, sur le parcours de la rivière du Nord, et il suffira de construire un tronçon de douze à seize milles

pour relier le tronç principal à l'embranchement de Montfort.

Je me suis renseigné auprès de quelques personnes qui s'intéressent à ce chemin de fer et elles m'ont dit que la construction de cette ligne, sur le parcours de la rivière du Nord, pourrait s'effectuer plus économiquement sans subvention, que par la route de Mille-Isles, avec une subvention. A mon avis, il ne convient pas d'accorder une subvention pour la construction de ce chaînon de raccordement. Ce chaînon ne dessert aucune section du pays qui ne soit déjà dotée d'un chemin de fer, vu qu'un simple cours d'eau le sépare du chemin de fer Labelle, embranchement du chemin de fer canadien du Pacifique. J'admire certainement les grandes œuvres réalisées par MM. Mackenzie et Mann, ainsi que l'énergie qu'ils ont déployée dans l'exécution de leurs entreprises et la construction de voies ferrées au Canada. Dans les circonstances ordinaires, j'inclinerais à voter l'adoption de cette résolution tendant à leur accorder une subvention en faveur de la construction de ce chemin de fer ; mais ici, il s'agit de la construction d'un chemin de fer qui dessert une contrée déjà dotée d'un chemin de fer, et en outre, ils n'ont pas tenu la promesse donnée à mon prédécesseur, M. Christie, député d'Argenteuil à cette époque, relativement à la construction de cette ligne à travers le comté d'Argenteuil. Sans doute, c'est surtout grâce à ses efforts que la subvention en question a été accordée. La compagnie construit actuellement son embranchement, mais cette ligne ne traverse aucune partie du comté d'Argenteuil. A mon avis, il convient de rayer cette partie du texte en discussion et de ne pas accorder de subvention pour l'embranchement que la compagnie construit, sur le parcours de la rivière du Nord. J'ai examiné le plan déposé sur le bureau de la Chambre et le tracé établi sur cette carte est précisément celui que nous désirons adopter ; car il ne longe pas la rivière du Nord sur le parcours de laquelle, paraît-il, la compagnie construit, cette année, son chemin de fer.

M. EMMERSON : J'ai été mis au courant de la situation par une députation qui est venue, il y a quelques mois, conférer de la chose avec moi, députation dont faisait partie l'honorable député qui m'a précédé. Ces messieurs m'ont fait observer que, lorsque la subvention fut votée au début, il fut parfaitement compris par les habitants de Mille-Isles que la ligne du chemin de fer en question traverserait leur district, sur un parcours d'environ 22 milles ; mais que lorsque la compagnie du Grand-Nord fit l'acquisition de ce chemin de fer, elle adopta une route plus directe, en parcourant une distance d'environ 16 milles, mais cela au grand détriment des habitants de Mille-Isles. La compagnie prétend qu'il lui serait virtuellement impossible de construire ce che-

min de fer par la route de Mille-Isles. Les habitants du village de Mille-Isles prétendent que si le chemin de fer se rendait de Saint-Jérôme à Mille-Isles et de là à Morin-Flats, la distance serait plus considérable. La compagnie a aujourd'hui la haute main sur ce chemin de fer et a décidé de le construire de Saint-Jérôme à Saint-Sauveur, par la ligne la plus courte. La compagnie du chemin de fer fait valoir trois objections. D'abord, elle prétend qu'il lui est impossible d'obtenir une ligne avec des pentes convenables, par la route de Mille-Isles, vu que le pays est très difficile et fort montagneux.

A la demande des habitants de Mille-Isles, la compagnie a chargé ses ingénieurs de faire des études complètes sur la route et ils ont constaté que le seul tracé convenable pour l'établissement d'une ligne, est celui qui suivrait le parcours de la rivière du Nord, comme cela se fait, d'ordinaire, en un pays montagneux. La seconde objection que la compagnie fait valoir, c'est que la construction d'une ligne, de Saint-Jérôme à Morin-Flats rendrait improductive cette partie du chemin de Montfort et de la Gatineau desservant Morin-Flats et Saint-Sauveur, et il serait très difficile, sinon impossible, d'établir un service convenable, au bénéfice des habitants demeurant à l'extrémité du chemin de fer, à l'est de Morin-Flats. Troisièmement, l'objectif visé par la compagnie en construisant la ligne en question est de relier le chemin de fer de Montfort et de la Gatineau à la ligne-mère du Grand-Nord, et par conséquent, il est de haute importance que la ligne choisie soit la plus directe possible et que la plateforme de la voie soit bien établie. Sans doute, comme il arrive en pareilles circonstances, il existe un différend entre la compagnie et les habitants de ces localités, relativement à la promesse qui leur a été faite, à l'époque où la compagnie a obtenu la subvention en question. Le chemin de fer de Montfort à la Gatineau, paraît-il, a été par le passé, ou est encore, une entreprise rémunératrice des capitaux engagés ; on le considère comme une espèce de chemin de colonisation et les résultats financiers laissent certainement beaucoup à désirer, parce que ce chemin de fer traverse un territoire peu peuplé, dans les comtés de Terrebonne et d'Argenteuil, et parce qu'il manque de raccordement avec le Grand-Nord. Evidemment, il importe beaucoup, au point de vue du trafic, que ce chemin de fer se relie au réseau du Grand-Nord. Si nous suivions le tracé suggéré par les habitants de Mille-Isles, il est douteux que ce chemin de fer puisse continuer son exploitation ; on cesserait de l'exploiter et toutes les dépenses effectuées jusqu'ici seraient en pure perte. L'honorable député propose-t-il la radiation de cet article ?

M. PERLEY : J'en conviens, il importe que ce chemin de fer possède un raccordement. Le chemin de fer de Montfort rend

de grands services. Au rébut, la compagnie du Grand-Nord voulait suivre le parcours de la rivière du Nord. En fait, M. Christie m'écrivit en ce sens :

Je ne m'explique pas que ces messieurs affirment qu'il n'existe pas d'entente bien définie, à l'égard de la route à suivre ; car cette entente existe parfaitement.

Si M. Christie a usé de son influence pour aider la compagnie à obtenir la subvention en question, c'est que ce chemin de fer devait traverser le comté d'Argenteuil, s'il eût compris que le tracé suivrait le parcours de la rivière du Nord, M. Christie ne se serait plus intéressé d'une manière spéciale à cette entreprise. En réalité, il s'est donné infiniment de peine pour obtenir la concession d'une subvention. C'était au moment même où elle demandait cette subvention que la compagnie du Grand-Nord aurait dû déclarer qu'il lui était impossible de suivre ce tracé, et non pas plus tard, après avoir obtenu la subvention. Sans doute, il importe de raccorder ce chemin avec la ligne-mère ; cependant, la compagnie aurait dû s'en tenir à la convention en question et suivre le tracé arrêté pour la construction de cet embranchement, des difficultés et du caractère montagneux de la contrée à traverser, et malgré la longueur de la route. C'est avec cette entente que la compagnie a obtenu la subvention affectée à ces 22 milles de chemin de fer.

Je propose donc d'insérer après les mots "chemin de fer", dans la 4e ligne, les mots "par la voie du bureau de poste de Mille-Isles".

M. EMMERSON : Plutôt que d'adopter cet amendement, il faudrait supprimer la subvention tout entière. L'honorable député affirme que la compagnie du Grand-Nord préférerait construire les 16 milles en question, sans subvention, plutôt que de construire les autres 22 milles avec une subvention. On ne saurait obliger la compagnie du Grand-Nord à construire une ligne de chemin de fer, par la voie du bureau de poste de Mille-Isles, et le comité ne ferait pas acte de sagesse en adoptant l'amendement qu'on veut apporter à la résolution. Mieux vaudrait biffer l'item tout entier.

M. SPROULE : A coup sûr, la population de ces comtés doit avoir voix au chapitre, en pareille matière.

M. EMMERSON : La compagnie, paraît-il, est en train de construire plus de 16 milles de chemins de fer et elle le fait sous l'autorité de ce crédit. Comme le fait observer le député de Grey, tout ce qu'il nous reste à faire c'est de renouveler ce crédit, au bénéfice de la compagnie, à moins que nous ne le supprimions tout entier.

(L'amendement de M. Perley est rejeté.)

M. PERLEY : Je propose la suppression des mots :

Et pour une ligne de chemin de fer reliant sa ligne de Montfort à la Gatineau à la ligne-mère à Saint-Jérôme, ne dépassant pas vingt-deux milles".

L'amendement de M. Perley est rejeté et on adopte la résolution.

Pour une ligne de chemin de fer depuis un point à ou près la station de Sainte-Agathe des Monts vers le township de Howard, dans le comté d'Argenteuil, passant près des lacs Saint-Joseph et Sainte-Marie, dans une direction sud, ne dépassant pas 15 milles ; et pour une ligne de chemin de fer entre un point dans la paroisse de Saint-André, dans le comté d'Argenteuil, et un point dans la paroisse de Saint-Laurent, comté de Jacques-Cartier, passant par les paroisses de Saint-Placide, Saint-Eustache et Saint-Martin, n'excédant pas 33 milles ; au lieu des subventions accordées par le chapitre 34 de 1904, item 8 et 9 de l'article 2, n'excédant pas en totalité 53 milles.

M. MONK : Le statut de 1904 accorde cette subvention à la compagnie du chemin de fer de la rivière Ottawa. Cette compagnie demande-t-elle encore le renouvellement de la subvention en discussion ?

M. EMMERSON : Il s'agit du chemin de fer aujourd'hui connu sous le nom de "chemin de fer Central".

M. MONK : Est-ce cette compagnie du chemin de fer qui est en correspondance avec le ministère ?

M. EMMERSON : Oui.

M. MONK : Y a-t-il lieu d'espérer que ce chemin de fer se construira ?

M. EMMERSON : Il paraît qu'en ce moment, on est en train de conclure des arrangements financiers à Londres, relativement à la ligne de chemin de fer projetée.

M. MONK : La description de la ligne donnée dans la résolution est incomplète. Le chemin de fer en question quitte Saint-André et suivant le parcours de la rivière Ottawa, il atteint Saint-Placide, à l'entrée du lac des Deux-Montagnes. Le tronçon projeté partirait de Saint-Eustache et puis traversant la rivière pénétrerait sur le côté sud de l'Île-Jésus. A mon avis, le tracé par Sainte-Dorothée abrégerait la route vers Montréal et Saint-Laurent. Je ne m'oppose point à ce que le chemin de fer passe par Saint-Placide, Saint-Eustache et Saint-Martin, mais pour atteindre le Saint-Laurent, il faudrait qu'il passât à proximité de ces deux paroisses qui ne sont desservies par aucun chemin de fer. Il faudrait prescrire ici que le chemin de fer traversera Sainte-Dorothée, la paroisse de l'Isle-Blizzard et la paroisse de Sainte-Geneviève. En passant à travers une partie de ces paroisses, ce chemin de fer offrirait la route la plus courte vers l'objectif visé, Saint-Laurent dans le comté de Jacques-Cartier, où est situé le terminus du chemin de fer Union-Jacques-Cartier qui atteint Montréal et est exploité

par la compagnie du Grand-Tronc. Ceux à qui la subvention est accordée pourraient, pour une raison quelconque, négliger de traverser ces paroisses, et par mesure de prudence, je propose l'addition des mots suivants :

Sainte-Dorothée, Isle-Bizzard, et Sainte-Genève.

M. ETHIER : La compagnie a terminé ses plans, paraît-il, et si je suis bien informé, la commission des chemins de fer a accepté ces plans, les ingénieurs ayant dressé leurs rapports. La compagnie à effectué, à Londres, des arrangements avec certains entrepreneurs, en vue de la construction de cette ligne ; et ainsi, le fait d'insérer les noms de ces paroisses dans le texte de la résolution ne saurait avoir pour effet d'obliger la compagnie à construire sa voie ferrée par ces paroisses. Les devis ont été acceptés et la ligne est, pour ainsi dire, en opération, puisque le contrat et les conventions sont effectués. Je le répète, le fait d'insérer ces mots dans le texte de la résolution ne saurait engager la compagnie à faire passer son chemin de fer par ces paroisses. J'inclinerais à demander aussi qu'on insère dans le texte de la résolution le nom de la paroisse de Saint-Joseph-du-Lac, le point le plus rapproché de Saint-Eustache, ainsi que celui de la paroisse de Saint-Jérôme. Cependant, puisque le plan a été approuvé, je ne sache pas qu'il y ait lieu de modifier ainsi la résolution.

M. MONK : Je ne m'oppose nullement à ce que l'on ajoute au texte de la résolution les noms des paroisses de Saint-Joseph et de Saint-Benoit, bien que je ne sache pas que le chemin de fer puisse facilement traverser les deux paroisses de Sainte-Elizabeth et de Saint-André. Si l'honorable député le désire, je ne m'oppose nullement à cette addition.

Je ne crois pas avoir nui à cette partie du chemin de fer qui traverse le comté que représente l'honorable député et je ne crois pas qu'il ait réfuté la déclaration que j'ai faite au comité allant à dire que ce chemin de fer desservira, en traversant les paroisses que j'ai nommées, une population qui a droit à ce service. Ce sont des paroisses populeuses qui ne sont pas situées sur la ligne et tel que le contrat est rédigé, le chemin de fer peut les éviter. L'honorable député a déclaré de nouveau en condamnant ma proposition d'amendement, que les plans de la compagnie sont déposés au ministère des Chemins de fer. Il a peut-être raison, mais les plans n'ont pas encore été approuvés.

M. ETHIER : Ils sont approuvés depuis l'année dernière.

M. MONK : Dans tous les cas, je ne crois pas qu'ils soient si définitivement arrêtés qu'il y ait de graves objections à indiquer le tracé tel que désigné dans ma proposition.

M. ETHIER : L'honorable député sait que
M. MONK.

l'Isle-Bizard est éloignée de plusieurs milles de la ligne.

M. MONK : Pas l'île à l'extrémité de la paroisse.

M. ETHIER : L'honorable député (M. Monk) était un des directeurs de la compagnie lorsque les plans furent préparés et soumis pour cette portion de la ligne comprise entre la jonction et Saint-André ; il sait également que ces plans sont soumis depuis un an au département des Chemins de fer.

M. EMMERSON : Je dois m'opposer à la proposition d'amendement, parce que des contrats basés sur la subvention originale ont été signés avec la compagnie aux termes de la loi des subventions de 1903 que nous sommes en train de revoter. Dans les circonstances, l'honorable député (M. Monk) comprendra qu'il serait embarrassant, voire dangereux, de modifier la description du chemin. Le ministère des Chemins de fer a approuvé les plans et le devis, qui ont été également étudiés par la commission des chemins de fer. Si l'honorable député insiste sur son amendement, je me verrai forcé de le faire rejeter.

M. MONK : Quand le Gouvernement a-t-il approuvé les plans ?

M. EMMERSON : Je suis presque certain que les intéressés ont comparu devant moi.

M. MONK : La commission des chemins de fer avait-elle approuvé le devis ?

M. EMMERSON : Oui, je crois savoir que les plans ont été soumis aux commissaires, mais je ne saurais l'affirmer positivement.

M. MONK : Je ne le crois pas. J'étais, aux débuts de l'entreprise, un des directeurs de la compagnie et c'est une des conditions qui lui furent imposées lorsqu'elle fut autorisée par le Parlement sous le nom de compagnie du chemin de fer de la rivière Ottawa. Mais les plans ne sont pas en voie d'exécution si avancée et ils ne sont pas si invariables, ou bien je me trompe, que nous ne puissions pas inclure ces paroisses. L'honorable ministre des Chemins de fer dit que c'est un renouvellement de subvention. Je l'admets et j'admets aussi que nous la revotons aux termes de la loi de 1904, mais nous avons certainement le droit, en revotant une subvention de faire un changement si insignifiant et de si peu d'importance.

M. EMMERSON : Si des contrats ont déjà été signés ?

M. MONK : Un contrat auquel le Gouvernement est partie.

M. EMMERSON : Oui, un contrat pour une subvention, entre la compagnie et le Gouvernement. Le greffier en loi me rappelle que nous avons conclu un tel traité.

M. MONK : Je ne veux pas contredire le ministre, mais je ne pense pas que le Gou-

vernement ait conclu une convention finale avec la compagnie du chemin de fer du Canada-Central. Cela pourrait constituer une objection, du moins de la part du ministre, mais ce n'est pas une raison pour m'empêcher de proposer, comme représentant de ce comté, que la subvention soit accordée à ces conditions.

M. GERMAN : La compagnie a presque complété des arrangements avec des capitalistes de Londres, pour la construction de cette ligne avec des capitaux anglais, à condition que la subvention de 1904 ne soit pas revotée cette année. Ces arrangements ayant été conclus, le prospectus ayant été rédigé en vue du renouvellement de cette subvention, ce serait passablement compromettre les négociations sur le marché de Londres si nous changions la loi en prescrivant la construction d'une ligne différente, en apparence, de celle qui est désignée dans la loi des subventions. Le changement peut ne pas paraître très sérieux pour les personnes qui connaissent ce dont il s'agit, mais il n'en est pas de même avec des capitalistes qui habitent à 3,000 milles de distance. Ils ne savent pas si le changement proposé n'est pas une supercherie de la part des emprunteurs. Je demande au ministre et au comité de ne pas consentir à modifier la forme de la subvention.

M. EMMERSON : J'ai dit que le Gouvernement avait conclu une convention pour une subvention. Je ne sais trop si je n'ai pas fait cette assertion sur la foi du greffier en loi. Je ne me rappelle pas avoir signé cette convention, mais elle doit exister. Dans tous les cas, nous allons discuter comme s'il n'y avait pas de convention.

M. MONK : Naturellement, je ne voudrais rien faire qui fut de nature à nuire à la construction de la ligne et compromettre les arrangements financiers dont l'honorable député a parlé, mais je ne crois pas qu'il est trop tard. J'ajouterai, pour l'information de l'honorable député de Welland (M. German) que Saint-Eustache et Saint-Martin, dans le comté de Laval, sont desservis par un chemin de fer. Ce sont des paroisses importantes, nul doute, mais elles ont leur chemin de fer et des communications avec Montréal. Saint-Martin est situé sur la ligne mère du Pacifique-Canadien. Mais Saint-Placide n'a pas de chemin de fer. Les trois paroisses que j'ai nommées, Sainte-Dorothée, dans le comté de Laval, Isle-Bizard et Sainte-Genève, dans le comté de Jacques-Cartier, sont des paroisses populeuses qui offrent les avantages d'un trafic suburbain considérable, et je ne crois pas qu'il soit trop tard pour les inclure.

(L'amendement est rejeté et l'article adopté.)

40. A la compagnie dite "Ottawa, Northern and Western Railway Company", pour une

ligne ferrée depuis Aylmer jusqu'à un point de raccordement avec les approches du pont Interprovincial dans la cité de Hull (excepté la partie du chemin commençant à un point de raccordement avec la ligne du chemin de fer électrique de Hull, dans la cité de Hull et se terminant à un point sur la ligne du Pacifique Canadien à l'extrémité est de la cour de sa station de Hull) n'excédant pas 9 milles, au lieu de la subvention accordée par l'item 12 de l'article 2 du chapitre 57 de 1903.

M. EMMERSON : Cette subvention est pour mettre fin à l'état de choses qui existe dans le département depuis une couple d'années. Le Parlement a voté, en 1897, une subvention à la compagnie du chemin de fer de Pontiac et de la jonction du Pacifique, aujourd'hui la compagnie du chemin de fer du nord et de l'ouest d'Ottawa, pour 7 milles $\frac{1}{2}$ de chemin de fer entre Hull et Aylmer. Plus tard, en 1899, le Parlement accorda à cette compagnie, au lieu de la subvention de 1897, une subvention pour un chemin de fer entre Hull et Aylmer, n'excédant pas 9 milles ; c'était en vue du prolongement de la ligne jusqu'au pont interprovincial. Il appert que la compagnie a demandé, le travail étant terminé, en 1901, le paiement de cette subvention, mais à cause du contexte de la loi, qui dit "pour un chemin de fer entre Aylmer et Hull", une seule subvention fut payée en 1903 pour le chemin de fer qui s'étendait depuis Aylmer jusqu'au lieu de raccordement avec l'Electrique de Hull, à Hull, une distance de 6 milles 78 centièmes. Il ne fut pas payé de subvention pour cette partie de la ligne, mesurant 84 centièmes de mille, comprise entre le point de raccordement de la ligne avec le Pacifique-Canadien à l'est de la gare de Hull et l'extrémité ouest du pont interprovincial. En 1903, une disposition fut insérée dans la loi des subventions de cette même année, chapitre 57, article 13, pour payer à la compagnie une subvention sur les 84 centièmes de mille de chemin de fer construits entre un point à l'est de la gare de Hull du Pacifique-Canadien et un point de raccordement avec la ligne à l'extrémité ouest du pont interprovincial. La compagnie ayant été incapable de montrer le coût de construction de cette partie de la ligne, la subvention ne fut pas payée. La demande de la compagnie pour une autre subvention est ainsi rédigée :

Au chemin de fer du nord et de l'ouest d'Ottawa, pour les tronçons de sa ligne s'étendant depuis un point dans le village d'Aylmer, dans et à travers la ville de Hull jusqu'au point de raccordement avec la ligne à l'extrémité ouest du pont interprovincial, devant être considérés, pour les fins de cette loi, comme une seule ligne continue, distance de 8 milles 62 centièmes au lieu de la subvention accordée par l'article 12 du chapitre 7 de 1899 et par la partie de l'article 13 du chapitre 57 de 1903 concernant ce chemin de fer.

Ainsi cette subvention a été réellement méritée. L'interprétation de l'expression "d'Aylmer à Hull" a forcé l'ingénieur en

chef du ministère de cesser la subvention à la limite de Hull. Plus tard, le Parlement a corrigé cela en votant une subvention pour la partie de la ligne construite entre la limite de Hull et le pont interprovincial, construit aussi par la compagnie. Mais lorsque nous avons essayé de fixer les montants, lorsque le comptable essaya de vérifier les comptes, il fut impossible d'établir la différence entre le coût de la construction en dehors de Hull et dans la ville même jusqu'au pont interprovincial. Je crois qu'en justice le reste de la subvention doit être maintenant payé.

M. HAGGART : Quelle somme lui avez-vous allouée ?

M. EMMERSON : Le montant de ce crédit est \$2,688, c'est-à-dire les 80 centièmes de \$3,200 par mille.

M. HAGGART : Le ministre sait, je suppose, que le Pacifique-Canadien possède maintenant cette ligne ?

M. EMMERSON : La subvention a été votée à l'autre compagnie. Cette réclamation n'émane pas du Pacifique-Canadien.

M. HAGGART : C'est ce que je veux savoir. L'avez-vous payée à la compagnie qui a vendu sa ligne il y a 7 ou 8 ans et qui n'existe plus, ou bien, l'avez-vous payée au Pacifique-Canadien, qui exploite maintenant cette ligne ?

M. EMMERSON : La subvention est payable à l'ancienne compagnie, qui l'a méritée et qui en aurait déjà perçu le montant, n'eût été l'objection qui s'est élevée dans l'esprit de ceux qui étaient responsables de l'administration du département.

M. HAGGART : Tout ce que je sais, c'est que M. Chapleau était propriétaire de cette ligne, et que s'il n'en a pas surveillé les intérêts et touché chaque cent qui lui revenait de la subvention, je trouve cela bien extraordinaire.

M. W. F. MACLEAN : Maintenant que nous avons voté les principales subventions en argent, j'aimerais savoir si le Gouvernement a l'intention soit par arrêté soit par législation de revoter des subventions en terres à des compagnies de chemins de fer ?

M. EMMERSON : Pas que je sache.

M. W. F. MACLEAN : Y a-t-il des demandes ?

M. EMMERSON : Je n'en ai pas reçues. S'il y en avait, elles seraient au département des chemins de fer.

M. SPROULE : Le Gouvernement peut-il, par arrêté, revoter une subvention en terre frappée d'annulation.

M. EMMERSON : Je ne le crois pas.

M. EMMERSON.

M. W. F. MACLEAN : Dans quel état se trouve la subvention en terres au chemin de fer dans le Nord-Ouest qui va à la baie d'Hudson ?

M. EMMERSON : Il s'est élevé une difficulté légale à savoir si réellement cette subvention est annulée. Je ne pourrais faire une déclaration positive à ce sujet, mais je puis dire que si elle est frappée d'annulation, elle ne peut être revotée par arrêté.

M. HAGGART : Cela dépend des conditions auxquelles la subvention en terres a été accordée. Si la concession a été octroyée à un chemin de fer entre Winnipeg et la baie James, si les délais pour commencer et terminer les travaux sont expirés, ces délais peuvent être renouvelés, et il se peut que la loi exige comme condition qu'il faudra un arrêté pour faire revivre la concession.

Sur l'article 2 :

A moins que le contexte n'exige une interprétation différente, l'expression "coût" signifie le coût réel, nécessaire et raisonnable de l'entreprise, et comprend les sommes dépensées, jusqu'à concurrence de \$25,000 au plus, sur tout pont formant partie de la ligne de chemin de fer subventionnée ne recevant aucun autre bonus, mais ne comprend pas le prix de revient des installations de tête de ligne ou des terrains requis pour l'emplacement du chemin de fer dans aucune cité ou ville constituée en corporation et ce coût réel, nécessaire et raisonnable sera déterminé par le Gouverneur en conseil, sur la recommandation du ministre des Chemins de fer et des Canaux et sur le rapport de l'ingénieur en chef des chemins de fer de l'Etat, certifiant qu'il a fait ou fait faire une inspection de la ligne du chemin de fer pour laquelle le paiement de la subvention est demandé, et un examen soigneux du coût du chemin, et qu'à son avis le montant sur lequel la subvention est demandée est raisonnable et n'excède pas le coût véritable, réel et légitime de la construction de ce chemin de fer.

M. HAGGART : Y a-t-il des changements ?

M. EMMERSON : Il s'est élevé une question à savoir si le matériel roulant d'un chemin de fer peut être compris dans le prix de la construction de la ligne. Ça n'a jamais été l'intention du Parlement, et pour obvier à la difficulté, j'ai spécifié dans l'article 2 que le prix du matériel ne peut figurer dans le coût de la construction.

Sur l'article 3 :

Les subventions accordées par les présentes, pour aider à la construction d'aucun chemin de fer ou pont, sont payables à même le fonds du revenu consolidé du Canada, et peuvent, à moins qu'il n'y soit autrement pourvu d'une manière expresse dans le présent acte, au choix du Gouverneur en conseil sur le rapport du ministre des Chemins de fer et des Canaux, être payées comme suit :

- a) Lors de l'achèvement de l'entreprise subventionnée ; ou
- b) Par versements, lors de l'achèvement de chaque section de dix milles de chemin de fer,

en proportion de la valeur de la section ainsi achevée relativement à la valeur de toute l'entreprise ; ou

c) D'après estimations courantes des travaux appuyées du certificat de l'ingénieur en chef des Chemins de fer et des Canaux attestant qu'à son avis, eu égard à l'ensemble de l'entreprise et au secours accordé, les progrès réalisés justifient le paiement d'une somme d'au moins trente mille piastres ; ou

d) Dans les cas des alinéas "c" et "b" partie d'une manière partie de l'autre.

M. HAGGART : Est-ce la même disposition ? La difficulté, d'après cet article, est que vous pouvez payer \$30,000 sur un état provisoire des travaux et qu'ensuite les travaux ne soient pas complétés.

Sur l'article 6 :

Toute compagnie recevant une subvention aux termes du présent acte, ses successeurs ou ayants-droit, et toute personne ou compagnie qui contrôlera ou exploitera un chemin de fer ou une partie d'un chemin de fer subventionné par le présent acte, seront tenues chaque année de fournir au gouvernement du Canada le transport gratuit de ses employés, fournitures, matériaux et malles sur la partie de la ligne pour laquelle cette subvention aura été reçue, et fourniront chaque fois qu'ils en seront requis, des wagons postaux convenablement aménagés pour ce service postal ; et ces transport et service seront faits aux prix qui seront convenus entre le ministre du département du gouvernement pour lequel ce service sera fait et la compagnie faisant ce service, et dans le cas de désaccord, au prix qui sera approuvé par la commission des chemins de fer du Canada ; et en paiement ou à compte de ces services, le gouvernement du Canada sera crédité par la compagnie d'une somme égale à trois pour cent par année du montant de la subvention reçue par la compagnie aux termes du présent acte.

M. HAGGART : Avez-vous reçu quel que paiement de cette nature des compagnies subventionnées ?

M. EMMERSON : On m'a déjà posé cette question. Je donnerai la réponse sur la discussion en 3e délibération.

Sur l'article 8 :

Le Gouverneur en conseil pourra exiger, comme condition des subventions par le présent accordées, que la compagnie emploie pour sa voie des rails d'acier neufs fabriqués au Canada, si pareils rails d'acier peuvent s'obtenir au Canada de qualité convenable à des termes aussi favorables que d'autres rails, ce dont le ministre des Chemins de fer et des Canaux sera juge.

M. LOGAN : Ne devrions-nous pas prescrire dans cet article que l'outillage, comme le sont les rails, doit être de provenance canadienne ?

M. HAGGART : Aucune partie de la subvention n'est affectée à l'outillage.

M. CONMEE : Mais elle contribue à la construction de la ligne.

M. EMMERSON : Le prix de l'outillage ne compte pas dans le prix de la construction de la ligne. Nous ne payons pas de subvention pour la pose des rails sur le terrassement, mais pour aider la compagnie à accommoder le public.

M. BOYCE : L'honorable député (M. Logan) ne croit-il pas que cela serait une condition raisonnable à imposer à un chemin de fer en échange d'une subvention ?

M. LOGAN : Je trouve qu'il est aussi raisonnable d'exiger des compagnies qu'elles achètent leur outillage au Canada que de les astreindre à y acheter leurs rails. Ce n'est pas leur imposer un fardeau que d'exiger cette condition en retour de l'octroi.

M. EMMERSON : L'honorable député (M. Logan) a-t-il un amendement à proposer ?

M. LOGAN : J'ajouterais les termes de la loi du Grand-Tronc-Pacifique, ou bien j'ajouterais, après les mots "des rails d'acier manufacturés au Canada" les mots. . .

M. W. F. MACLEAN : Et le renouvellement des rails et de l'outillage ?

M. CONMEE : Cette condition devrait s'appliquer à tout le fer de construction employé sur la ligne. C'est la condition imposée aux chemins de fer aux Etats-Unis, et je ne vois pas pourquoi nous ne devrions pas l'avoir ici.

M. GALLIHER : Celle-ci fait surgir une autre question que je voudrais poser au ministre. L'article dit que le Gouverneur en conseil pourra exiger, etc. Je suppose que cela n'empêche pas une compagnie de se servir de rails ayant servi, pourvu qu'ils soient approuvés par le département. Il se peut que les chemins de fer dans les montagnes ne nécessitent pas des rails très lourds et que des rails de 56 livres les accommodent très bien.

M. EMMERSON : La question soulevée par l'honorable député (M. Logan) mérite considération. Il n'est pas facile de rédiger à brûle-pourpoint un amendement qui parera à son objection. Je proposerais qu'après l'adoption des résolutions, lorsque le projet de loi qui les renferme sera devant la Chambre en comité, l'amendement soit inséré comme il aura été rédigé dans l'intervalle.

M. W. F. MACLEAN : Il faudra prendre note des renouvellements de l'outillage de rails. Si ce n'est pas l'intention d'y pourvoir, l'amendement devra être rédigé en conséquence. Un chemin de fer renouvelle sans cesse son matériel roulant.

M. EMMERSON : Est-ce que l'honorable député (M. Maclean) s'oppose à la proposition ?

M. MACLEAN : Non, mais il faudra être très explicite, ce qui est difficile.

M. LOGAN : J'admets avec le ministre que c'est un point qui ne peut être réglé du coup. Il faudra aussi probablement discuter le point que vient de soulever l'honorable député d'York-sud (M. Maclean). Mais je crois qu'une disposition de ce genre est nécessaire dans l'application de notre politique canadienne. J'accepte la recommandation de l'honorable ministre des Chemins de fer de proposer mon amendement au bill qui sera basé sur les résolutions.

M. DUNCAN ROSS : Je proposerais qu'en rédigeant cet amendement, la proposition de l'honorable député de Thunder-Bay et Rainy-River soit prise en considération. Il n'y a pas de raison pour qu'un chemin de fer subventionné par l'Etat aille acheter son fer de construction dans la Georgie.

M. CONMEE : Les compagnies ont moins de raisons d'aller acheter leur fer à l'étranger que d'y acheter leur outillage.

M. GALLIHER : Le ministre n'a pas répondu à ma question et j'aimerais savoir à quoi m'en tenir sur ce point.

M. EMMERSON : Le Gouverneur en conseil a déjà le pouvoir de faire les arrangements que l'honorable député a mentionnés. Des marchés de ce genre ont déjà été conclus. Je n'oublierai pas ce que vient de dire l'honorable député.

M. E. M. MACDONALD : L'honorable député de Cumberland (M. Logan) devra aussi prescrire dans son amendement les attaches en fer aussi bien que le fer de construction.

Pour une ligne de chemin de fer depuis un point sur le chemin de fer Intercolonial, dans le comté de Halifax, jusqu'à Guysborough, dans le comté de Guysborough, et pour une ligne de chemin de fer depuis un point à ou près New-Glasgow, dans le comté de Pictou, jusqu'aux eaux profondes de Country-Harbour, n'excédant pas, en tout, 236 milles, au lieu des subventions de 116 milles et 120 milles accordées par le chapitre 57 de 1903, article 2, item 19 et 63, respectivement.

M. FIELDING : Je demanderai à l'honorable ministre des Chemins de fer de changer le contexte de cette disposition sans affecter la subvention ni changer les points extrêmes de la ligne. Ce chemin de fer est dans la partie est de la Nouvelle-Ecosse et s'étend de Dartmouth vers l'est à Guysborough, et depuis un point à ou très près de New-Glasgow, dans le comté de Pictou, jusqu'au large de Country-Harbour.

La ligne doit être construite en coopération par le gouvernement fédéral et par le gouvernement provincial. Ce dernier a adopté récemment une loi tendant à compléter la ligne et il est à propos que la même phraseologie se rencontre dans les deux lois, afin d'éviter tout malentendu. La modification que je propose dans le contexte ne change ni les points ni la distance ; elle est tout sim-

M. W. F. MACLEAN.

plement la réédition de l'article de la loi provinciale à ce sujet. Je propose pour cette disposition le texte suivant :

Pour un chemin de fer depuis un point sur le chemin de fer Intercolonial à ou près de Dartmouth, dans le comté d'Halifax jusqu'à Guysborough, dans le comté de Guysborough, avec des embranchements jusqu'à un point sur le chemin de fer Intercolonial à ou près de New-Glasgow, dans le comté de Pictou, et ainsi jusqu'à Country-Harbour, dans le comté de Guysborough, n'excédant pas...

Laissant en l'état le reste de la disposition. C'est un simple changement dans le contexte pour les fins de l'uniformité.

M. R. L. BORDEN : Avez-vous quelque compagnie particulière en vue ?

M. FIELDING : Oui ; il est connu publiquement que sir Montagu Allan est à la tête d'une compagnie qui s'occupe de ce chemin de fer, et signera probablement des contrats.

(L'amendement est adopté.)

M. R. L. BORDEN : Le ministre des Chemins de fer n'a pas encore donné des renseignements que j'ai demandés ce matin au sujet de ces différents crédits. Je n'ai pas voulu l'interrompre, car cela me paraissait inutile. Je voudrais qu'il prépare un mémoire sur chacun de ces 46 crédits, répondant aux questions que j'ai posées ce matin, afin que nous puissions obtenir ces renseignements en comité sur le bill, sans trop perdre de temps. Si cette réponse est préparée systématiquement, tous ces renseignements pourront être fournis en quatre fois moins de temps que nous en prenons pour questionner et répondre d'un côté à l'autre de la Chambre.

M. EMMERSON : Je préparerai ces informations pour l'honorable député.

M. R. L. BORDEN : L'honorable ministre voudrait-il inclure un autre renseignement, s'il peut le fournir en temps voulu ? J'aimerais savoir quel nouvelles régions seront desservies par les chemins de fer que nous venons de subventionner et quelles régions le sont déjà par d'autres chemins de fer actuellement en exploitation. Il serait encore intéressant de savoir combien de ces chemins de fer nous venons de subventionner sont réellement en construction dans le moment ? Je crois que j'ai fait parvenir, ce matin, au ministre, un mémoire écrit de tous les renseignements dont j'ai besoin.

M. EMMERSON : L'honorable député désire-t-il aussi la date de l'érection de chaque compagnie en corporation ? Quelqu'un a demandé ce renseignement. Je ne sais pas si ce détail est nécessaire.

M. SPROULE : C'est moi qui l'ai demandé. Je crois que nous devrions savoir aussi combien de subventions ont été accordées dans chaque province séparément ; je veux

dire le nombre de milles et le montant de la subvention.

M. EMMERSON : On ne sait jamais le nombre de milles, mais on connaît le montant de la subvention.

M. R. L. BORDEN : Je ne demande pas le montant par provinces. Mais au total, le ministre serait-il assez bon de nous dire jusqu'à concurrence de quels montants maximum et minimum nous nous rendons responsables avec ces subventions. Je parle du maximum, car comme le chiffre atteint \$6,400 dans certains cas, il peut bien l'atteindre dans tous les cas.

M. EMMERSON : Les cas où le maximum a été atteint sont peu nombreux.

(25) Pour une ligne de chemin de fer à partir de la station du lac Bouchette, sur le chemin de fer de Québec au lac Saint-Jean, jusqu'à Saint-André, ne dépassant pas 13 milles, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 57 de 1903, article 2, item 47.

Sir WILFRID LAURIER : Je demanderais de reprendre cet item. Je viens de recevoir une dépêche disant que ce chemin de fer est en construction. Je propose d'amender cette disposition en ajoutant à la fin les mots : "ou depuis un point à environ un mille à l'est de ladite gare."

(L'amendement est adopté.)

(Il est fait rapport du projet de résolutions qui est lu pour la 1ère et la 2e fois et adopté.)

DEPOT D'UN PROJET DE LOI.

M. EMMERSON demande à déposer un projet de loi (n° 214) tendant à autoriser l'octroi de subventions pour venir en aide à la construction des lignes de chemins de fer mentionnées dans ce bill.

M. HAGGART : Votre projet de loi renferme-t-il les amendements adoptés par le comité.

M. EMMERSON : Je les y insérerai.

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

SUITE DE LA DISCUSSION SUR LE BILL 62 MODIFIANT LA LOI SUR LES CHEMINS DE FER.

La Chambre passe à la suite de la discussion sur le projet de loi (n° 62), déposé par M. Emmerson, tendant à modifier la loi de 1903 sur les chemins de fer, et sur les articles relatifs aux compagnies de messageries, adoptés par le comité spécial chargé d'examiner le projet de loi ci-dessus.

Sur l'article 2.

M. EMMERSON : Je propose la disposition suivante comme article 21a relatif aux compagnies de messagerie :

1. Pour les fins du présent article, l'expression "taux de messagerie" signifie les taux, taxes et prix exigés par la compagnie ou toute personne ou corporation autre que la compagnie, de toutes personnes, en salaire ou autrement, pour le recueillement, la réception, le soin ou la manutention d'effets ou relativement à ces objets, en vue de l'expédition, ou du transport d'effets en messagerie, ou pour l'expédition, le port, le transport ou la livraison d'effets en messagerie ou relativement à ces objets, ou pour tout service s'y rattachant, ou pour l'un quelconque de ces objets ou relativement à l'un quelconque de ces objets, lorsque la totalité ou une partie du port ou du transport de ces effets s'effectue sur le chemin de fer de la compagnie, et l'expression "taux de messagerie" signifie aussi un taux ou une taxe ou prix pour le transport d'effets partie par chemin de fer partie par eau, que ce transport par eau soit par des navires possédés en propriété ou affrétés ou autrement employés par la compagnie.

2. Tous les taux de messagerie sont subordonnés à l'approbation de la commission.

3. Les tarifs de ces taux de messagerie doivent être déposés entre les mains de la commission et être dans la forme et le format, et contenir les renseignements et détails qu'en tout temps prescrit la commission par règlement ou par ordonnance dans tout cas particulier.

4. Il est interdit d'exiger des taux de messagerie dont le tarif n'a pas été ainsi déposé, ou a été rejeté par la commission ; mais toute compagnie, personne ou corporation qui, à la date de la présente loi, perçoit, ou qui, immédiatement avant cette date, percevait des taux de messagerie, peut, indépendamment de pareil dépôt ou de pareille approbation, pendant une période de six mois à compter de la présente loi, ou pendant telle période ultérieure que pourra permettre la commission, exiger tels taux de messagerie que cette compagnie, personne ou corporation pouvait légalement exiger immédiatement avant l'existence de la présente loi.

5. La commission peut rejeter tout tarif de messagerie ou toute partie de pareil tarif, qu'elle considère comme injuste ou non raisonnable, et elle a et peut exercer, au sujet des taux de messagerie et de tels tarifs, tous les pouvoirs qu'elle a ou peut exercer en vertu de l'Acte des chemins de fer, 1903, au sujet des taux et des tarifs de transport des marchandises, et toutes les dispositions dudit Acte des chemins de fer, 1903, qui sont applicables aux taux et aux tarifs de transports de marchandises, s'appliquent aux taux et aux tarifs de messagerie, en tant que ces dispositions y sont applicables, et qu'elles ne sont pas incompatibles avec les dispositions du présent article.

6. Nulle compagnie ne peut porter ou transporter d'effets en messagerie à moins que le tarif des taux de messageries s'y rapportant n'ait été et tant qu'il n'aura pas été soumis à la commission et déposé entre ses mains de la manière ci-dessus prescrite, ou dans le cas de tarifs de concurrence, déposé en conformité des règles et règlements de la commission faits à cet égard, ni en aucun cas où un taux de messagerie dans un tarif a été rejeté par la commission, et toute compagnie qui porte ou transporte et tout fonctionnaire ou employé de cette compagnie qui ordonne ou en connaissance de cause permet que soient portés ou transportés des effets en messagerie contrairement aux dispositions du présent paragraphe est passible

pour cette contravention d'une amende n'excédant pas cent piastres.

7. La commission peut, par règlement ou dans un cas particulier, prescrire ce qui s'entend de port ou de transport d'effets en messagerie, ou déterminer si des effets sont portés ou transportés en messagerie aux termes du présent article de l'Acte des chemins de fer, 1903.

M. SPROULE : Vous parlez de colis de messagerie transportés partie par eau et partie par chemin de fer. Il arrive souvent que des colis de messagerie sont transportés sur de longues distances en diligence. Je crois que l'article devrait s'appliquer à ce genre de transport.

M. EMMERSON : Ce serait restreindre l'application de cet article.

M. SPROULE : Non, vous ne parlez que du transport par eau et par chemin de fer.

M. EMMERSON : Nous ne nous arrogons pas le droit de réglementer les tarifs de la navigation.

M. W. F. MACLEAN : Je crois qu'aux termes de l'article 7, la commission a le droit de définir ce qui constitue les messageries.

M. R. L. BORDEN : L'honorable député de Grey fait remarquer que vous ne spécifiez que le transport par chemin de fer et par eau, et propose de rendre cette disposition plus claire en désignant le "transport par terre et par eau".

M. ALCORN : Le ministre a jugé à propos de tirer ces dispositions de mon projet de loi relatif aux messageries, qui a été renvoyé au même comité spécial que ses amendements concernant les téléphones. Les termes de l'amendement proposé par le ministre sont loin d'être, aussi précis, aussi compréhensibles que ceux du projet de loi que j'ai eu l'honneur de soumettre, et l'objection soulevée par l'honorable député de Grey (M. Sproule) en est une preuve. Il était prévu dans ma mesure au transport des messageries par tous les moyens de transport, tandis que le premier projet de loi du ministre ne désignait que le transport par chemin de fer. A ma demande, l'article a été modifié dans sa forme actuelle. Je félicite le ministre d'avoir au moins conservé le principe de mon projet de loi, s'il n'en a pas conservé les termes, mais je crois que si ma mesure avait été adoptée, nous aurions évité un grand nombre de difficultés qui vont surgir de l'amendement proposé.

M. BARR : L'honorable député de Prince-Edouard (M. Alcorn) a raison d'accuser le ministre des Chemins de fer de lui avoir volé son tonnerre, mais je crains qu'en se l'appropriant, il en ait amoindri l'effet.

M. EMMERSON : J'allais proposer de supprimer, dans l'article 1er, tous les mots après le mot "compagnie" au commencement, et l'expression "taux de messagerie".

M. EMMERSON.

De la sorte, la commission des chemins de fer aurait le droit de réglementer le tarif des marchandises transportées par chemin de fer sur toutes les parties de son réseau. En supprimant tous les mots après "compagnie" jusqu'à la fin de l'article, la définition me paraît complète et les difficultés prévues par l'honorable député de Grey (M. Sproule) ne sauraient se produire.

M. HAGGART : Vous n'avez pas songé à la livraison.

M. EMMERSON : J'allais proposer une autre disposition, le paragraphe 8 :

Toute compagnie, personne ou corporation, percevant des taux de messagerie fera, chaque année, un rapport à la commission, indiquant son capital, le chiffre de ses affaires et les frais de son exploitation. Les rapports seront fait dans la forme, à l'époque et seront publiés en la manière que décidera la commission.

M. R. L. BORDEN : Pourquoi avez-vous inséré ces mots que vous voulez maintenant supprimer ?

M. EMMERSON : C'est le comité qui les a insérés. Ne les trouvant pas suffisamment définis, il a voulu les rendre plus clairs et il a arrangé cela à sa manière. J'ai étudié depuis la disposition et je crois qu'elle est préférable sans ces mots.

M. ALCORN : J'ai demandé à insérer ces mots afin d'avoir l'assurance que les messageries transportées par eau seront sujettes aux dispositions de la loi. Dans bien des endroits au Canada, les messageries sont transportées partie par eau et partie par chemin de fer, et il y a encore le transport entièrement par eau. Je veux que l'expression "taux de messagerie" s'applique clairement à toutes les étapes du voyage, soit par eau soit par chemin de fer, car la Chambre a souvent exprimé des doutes sur notre autorité à réglementer les tarifs de la navigation. Pour moi, il n'y a pas de doute à ce sujet ; je ne vois pas qu'il y ait aucune difficulté à prescrire que les taux de messagerie soient justes et raisonnables et à nous arroger le pouvoir de réglementer les taux pour le transport partiellement ou entièrement par eau. Ce sont les raisons pour lesquelles j'ai demandé à inclure ces mots.

M. R. L. BORDEN : Je crois comprendre le raison, et il me semble qu'il serait préférable de ne pas supprimer la dernière partie de l'article. L'honorable député de Grey est (M. Sproule) a observé que l'intention n'est pas suffisamment claire. Il est prévu au commencement de l'article au prélèvement d'un taux pour un transport qui peut comprendre, par exemple, le transport en diligence.

L'expression "taux" signifie les taux, taxes et prix exigés par la compagnie ou toute personne ou corporation autre que la compagnie pour le recueillement, la réception, le soin ou la manutention d'effets . . .

Voilà une expression très précise ; elle comporte le transport par diligence aussi bien que par chemin de fer. L'honorable député (M. Alcorn), pour qu'il n'y ait aucun doute que l'expression "taux de messagerie" s'applique aussi au transport des messageries partie par eau et partie par chemin de fer, a cru devoir insérer cette disposition dans le bill dont il est l'auteur, et y insérer en même temps cette expression.

M. EMMERSON : Que l'honorable député relise attentivement les premiers mots :

Ou pour tout service s'y rattachant, ou pour l'un quelconque de ces objets ou relativement à l'un quelconque de ces objets, lorsque la totalité ou une partie du port ou du transport de ces effets s'effectue sur le chemin de fer de la compagnie.

Cela implique clairement qu'il doit y avoir quelque partie du port par eau ou par des moyens autres que par chemin de fer. Cela me paraît être une redondance. Nous voulons réglementer par le ministère de la commission des chemins de fer les taux des compagnies de messageries sur le trafic transporté partiellement par chemins de fer et nous ne voulons pas aller au delà. Je ne pense pas que c'est le désir du comité de vouloir réglementer les taux de messagerie sur l'eau ou en voiture. Je ne crois pas que cela est nécessaire dans aucune partie du Canada.

M. R. L. BORDEN : La loi des chemins de fer ne s'applique-t-elle pas aux marchandises transportées partiellement par chemin de fer et partiellement par eau ?

M. EMMERSON : C'est dans les cas où les compagnies de chemins de fer exploitent un service de bateaux pour leur service de marchandises ou leur service des voyageurs.

M. R. L. BORDEN : Supposons que le Canadian-Northern impose un taux sur le grain qu'il recueille dans le Nord-Ouest, qu'il amène à Port-Arthur, qu'il transporte sur des navires qui ne lui appartiennent pas ou qu'il n'a pas affrétés, puis sur les wagons du Pacifique-Canadien, finalement l'amène à Montréal. Je serais surpris si la commission des chemins de fer n'avait pas le droit de réglementer ces tarifs.

M. EMMERSON : Cette question a été mise en doute. En supposant que la commission ait ce pouvoir, l'article 1er prévoit aux taux de messagerie dans ces conditions.

M. R. L. BORDEN : Je ne le nie pas. Je mentionne tout simplement que l'honorable député de Prince-Albert (M. Alcorn), qui a soumis ce projet de loi duquel ces dispositions ont été tirées, a voulu ajouter les derniers mots de cet article pour le rendre plus clair et rien de plus. Le mot "comprendre" pourrait être employé au lieu du mot "signifie".

M. ALCORN : Ce n'est que par induction que le transport autre que par chemin de

fer pourrait être compris dans la première partie de cet article. Je crois que le ministre n'est pas tout à fait exact quand il dit que l'intention n'était pas de comprendre autre chose que le transport par voie ferrée. Cette question a été ouvertement discutée devant le comité et je suis convaincu que l'intention était de comprendre tous les genres de transport dans ces mots "pour l'expédition, le port, le transport ou la livraison d'effets en messagerie ou relativement à ces objets, ou pour tout service s'y rattachant, ou pour l'un quelconque de ces objets ou relativement à l'un quelconque de ces objets".

M. EMMERSON : Ou l'honorable député ne m'a pas compris ou je me suis mal exprimé. J'ai dit que je ne prétendais pas régler les taux lorsque le transport se faisait entièrement par eau ou entièrement au moyen de chevaux, mais que notre intention était de soumettre les tarifs au contrôle de la commission quand le transport se fait par chemin de fer, par eau et par voiture. La grande question c'est qu'une partie du trajet se fait par chemin de fer.

M. ALCORN : Je faisais remarquer que ce n'est que par induction que le transport par eau se trouve compris. Le mode de transport est cependant assez important pour qu'il soit dit clairement qu'il est compris dans la loi.

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

Reprise de la Séance.

M. EMMERSON : Je propose que les mots suivants soient supprimés dans l'article 1er :

L'expression "taux de messagerie" signifie aussi un taux ou une taxe ou prix pour le transport d'effets partie par chemin de fer partie par eau, que ce transport par eau soit par des navires possédés en propriétés ou affrétés ou autrement employés par la compagnie.

Et que le paragraphe suivant soit ajouté :

Ni contrat, ni condition, règlement, règle, déclaration ni avis faits ou donnés par une compagnie ou une personne ou corporation qui perçoit des taux de messagerie, amoindrissant, restreignant ou limitant la responsabilité de cette compagnie, personne ou corporation, sous le rapport du factage, de la réception du soin ou de la manutention d'effets à être expédiés, portés ou transportés en messagerie, ou relativement à l'expédition, le port, le transport ou la remise d'effets en messagerie, n'auront vigueur ni effet à moins d'avoir au préalable été approuvés par une ordonnance ou une règle de la commission.

Ceci applique aux compagnies de messagerie les dispositions de la loi sur les chemins de fer relatives aux arrangements que font les compagnies de chemins de fer pour le transport des marchandises. Je propose aussi d'ajouter le paragraphe suivant :

La commission peut, en tout cas particulier ou par réglementation déterminer la mesure dans laquelle la responsabilité de telle compagnie,

personne ou corporation peut être ainsi amoindrie, restreinte ou limitée ; et elle peut, par règle, prescrire les termes et conditions régissant le factage, la réception, le soin ou la manutention d'effets à expédier, porter ou transporter en messagerie, ou régissant l'expédition, le port, le transport ou la remise des...

Ce paragraphe a pour but d'appliquer aux compagnies de messageries les dispositions de la loi des chemins de fer relatives au transport des marchandises.

M. ALCORN : Tout cela est prévu dans le bill que j'ai déposé et je crois que ces dispositions de mon projet de loi devraient être adoptées.

M. EMMERSON : Je propose que les paragraphes suivants soient aussi ajoutés :

10. Toute compagnie et toute personne et corporation qui perçoivent des taux de messagerie doivent faire à la commission un rapport annuel de leurs capitaux, de leurs affaires et de leurs frais de commerce, avec tels renseignements et détails (y compris une liste de tels effets non réclamés) que prescrit la commission.

11. Ce rapport doit être dressé dans telle forme, pour telle période et à telle époque, et être publié de telle manière qu'en tout temps prescrit la commission.

M. ALCORN : La remarque que j'ai faite à l'égard de l'amendement précédent s'applique également à celui-ci. On trouvera dans le bill que j'ai déposé des dispositions complètes dans ce sens.

M. R. L. BORDEN : Quel est le sens des mots "la compagnie" dans la phrase suivante de l'article 1er "l'expression 'taux de messagerie' signifie les taux, taxes et prix exigés par la compagnie" ?

M. EMMERSON : Cela signifie la compagnie de chemin de fer qui transporte les marchandises en messagerie, c'est-à-dire, quand une compagnie de chemin de fer fait un contrat.

M. R. L. BORDEN : Cela comprend aussi les compagnies de messagerie ?

M. EMMERSON : Oui.

M. R. L. BORDEN : Dans ce cas, c'est parfait. Mais dans la définition de la loi sur les chemins de fer, le mot "compagnie" ne comprend pas aussi les compagnies de messagerie, autant que je puis voir.

M. EMMERSON : (lisant) :

Pour les fins du présent article l'expression "taux de messagerie" signifie les taux, taxes et prix exigés par la compagnie.

Cela veut dire la compagnie de chemin de fer.

M. R. L. BORDEN : Le mot compagnie se rencontre partout dans cet article et dans la loi de 1903, ce mot signifie une compagnie de chemin de fer. Comment cette expression est-elle définie dans le bill de l'honorable député de Prince-Edouard (M. Alcorn) ?

M. EMMERSON.

M. ALCORN : Dans mon bill l'expression "compagnie" signifie et comprend une corporation ou une société constituée ou non en corporation ou une maison ou personne faisant le négoce d'une compagnie de messagerie.

Devant le comité j'ai fait remarquer cette lacune dans le bill (n° 62), et j'ai demandé qu'on y ajoutât une définition de l'expression "compagnie de messagerie," mais on s'y est opposé. Le ministre prétend que la compagnie c'est la compagnie de chemin de fer et qu'il n'est pas nécessaire de définir l'expression "compagnie de messagerie."

M. SPROULE : Certaines compagnies de chemins de fer exploitent aussi des compagnies de messageries, mais il y a des compagnies de messageries qui sont indépendantes des compagnies de chemins de fer, sauf qu'elles se servent de leurs lignes.

M. EMMERSON : Nous avons voulu conserver la définition de la loi de 1903 et nous avons ensuite ajouté : "ou toute personne ou corporation autre que la compagnie, de toutes personnes, en salaire au autrement, pour le recouvrement, la réception, le soin ou la manutention d'effets ou relativement à ces objets, en vue de l'expédition, ou du transport d'effets en messagerie."

Cela me paraît très compréhensible. Nous tenons la compagnie de chemin de fer responsable et une lecture attentive de cet article fait voir qu'il se tient d'un bout à l'autre et que nulle part il n'introduit dans la loi sur les chemins de fer, le mot "compagnie," avec un autre sens que celui de compagnie de chemin de fer.

M. R. L. BORDEN : Je crains que l'emploi du mot compagnie dans ce sens, ne donne lieu à beaucoup de confusion. Pour les fins de cet article on aurait pu dire que le mot "compagnie" comprend non seulement une compagnie de chemin de fer qui exploite un service de messagerie mais aussi toute compagnie ou corporation qui fait ce service. Sans cela, il y aura confusion. A la fin de l'article, par exemple, le mot "compagnie" est employé pour désigner une compagnie qui perçoit des taux de messagerie, mais vu que la loi la définit comme une compagnie de chemin de fer, il pourra en résulter des complications. Le mot "compagnie," à la fin de l'article veut-il dire une compagnie de chemin de fer ou une compagnie de messagerie ?

M. EMMERSON : Une compagnie de chemin de fer qui conclut un arrangement avec une compagnie de messagerie.

M. R. L. BORDEN : S'il en est ainsi, je n'y vois pas grand sens. Votre intention est de décréter que si des marchandises sont transportées par un navire qui n'appartient pas à la compagnie avec laquelle vous faites un arrangement ou marché, cette compagnie n'en sera pas moins sous la juri-

diction de la compagnie. Je crois que c'est ce que dit l'article correspondant de la loi des chemins de fer, mais que cela n'est pas dit ici.

M. EMMERSON : L'article 6 dit :

Aucune compagnie ne transportera de marchandises ou messagerie tant que...

Nous tenons la compagnie de chemin de fer responsable. Le fond de l'affaire est que nous tenons la compagnie de chemin de fer responsable de la compagnie de messagerie qui expédie ses marchandises par ce chemin de fer.

M. W. F. MACLEAN : Devant le comité le ministre proposait de régler cette question en réglementant les taux.

Nous ne donnons pas la définition d'une compagnie de messagerie, mais nous définissons l'expression "taux de messagerie" en laissant le mot "compagnie" signifier une compagnie de chemin de fer, comme vient de l'expliquer le ministre. Ainsi nous pouvons réglementer les taux de messagerie directement et les compagnies de chemins de fer dans leurs contrats avec les compagnies de messageries. Autant que je puis voir, ces dispositions sont logiques; elles nous permettent de réglementer les taux et rendent les compagnies de chemins de fer responsables de la conduite de ceux qui font un trafic de messagerie sur leurs lignes.

M. SPROULE : Si un colis transporté par messagerie était perdu, à quelle compagnie faudrait-il s'adresser? D'après ce bill, la "compagnie" c'est la compagnie de chemin de fer, et cependant, la compagnie de messagerie peut être tout à fait indépendante de la compagnie de chemin de fer, quant à son organisation. Alors il est inutile de s'en prendre aux compagnies de chemins de fer, si on ne peut pas atteindre les compagnies de messageries, car ces dernières ne sont pas comprises dans la loi.

M. EMMERSON : Nous avons le droit de réglementer les taux des messageries et nous avons juridiction sur les opérations des compagnies de messageries, par l'intermédiaire des compagnies de chemins de fer, qui permettent aux compagnies de messageries de transporter leurs marchandises sur leurs lignes. S'il s'agissait d'une loi distincte relative aux compagnies de messageries, l'honorable député (M. Sproule) aurait raison; mais nous voulons faire concorder ces dispositions avec celles de la loi sur les chemins de fer.

M. ALCORN : Le ministre se trouve dans l'embarras que j'avais prévu, s'il renouçait au bill que j'ai déposé relatif aux compagnies de messageries. La définition du mot "compagnie" dans la loi sur les chemins de fer est suffisante pour les fins générales de la loi, mais je ne crois pas qu'elle s'applique aux amendements qu'il propose en ce moment.

M. EMMERSON : Je concède à mon honorable ami tout le mérite qui lui revient, mais j'ai craint que son bill ne fût pas assez général. Il ne réglementait que le trafic de messagerie interprovincial.

M. W. F. MACLEAN : Si le transport était en partie par chemin de fer?

M. EMMERSON : Oui; je crois que l'honorable député admettra que son bill ne visait que le trafic interprovincial.

M. ALCORN : Vous ne pouvez pas faire plus.

M. EMMERSON : Je crois que nous pouvons réglementer tout le trafic de messagerie.

M. ALCORN : Votre loi ne peut pas être plus étendue que la mienne, qui atteignait tout le trafic de messagerie, dans la juridiction du Parlement fédéral.

M. EMMERSON : Voici ce que dit l'article 3 du bill de mon honorable ami :

La présente loi s'applique à toute corporation et à toute société constituée ou non en corporation et à toute maison ou personne faisant au Canada, présentement ou à l'avenir, le négoce de compagnie de messagerie ou des opérations de messagerie s'étendant en dehors des limites d'une province, ou d'une province à une autre, et pareille entreprise est déclarée être à l'avantage général du Canada.

Cela ne comprend que le trafic interprovincial, mais mon amendement comprend le trafic dans les limites d'une province, comme celui qui se fait entre deux provinces.

M. W. F. MACLEAN : Et aussi celui d'une compagnie américaine opérant au Canada.

M. EMMERSON : Certainement; toute compagnie étrangère. Bien que le bill de mon honorable ami soit excellent, et qu'il faille lui donner crédit du temps et du travail qu'il a consacré à cette question, je crois que l'amendement que je propose a une portée plus étendue et donnera de meilleurs résultats.

M. W. F. MACLEAN : Si le ministre continue comme il a commencé—et je considère qu'il est bien parti—nous aurons bientôt juridiction sur les compagnies de messageries et sur les compagnies de téléphones, et j'espère que l'an prochain, nous étendrons cette juridiction sur les compagnies de wagons-lits et sur celles qui exploitent les conduits souterrains, en introduisant dans la loi les amendements nécessaires. Autant que je puis voir, le ministre traite la question à un excellent point de vue.

M. ALCORN : Je ne vois pas que le bill de l'honorable ministre ait une portée plus étendue que le mien. Le ministère de la Justice a conseillé un changement dans l'article que le ministre vient de citer, et c'est le seul article où une modification ait été

jugée nécessaire. Le ministère de la Justice proposait que l'article fut ainsi conçu :

* La présente loi s'applique à toute corporation et à toute société constituée ou non en corporation et à toute maison ou personne faisant au Canada le négoce de compagnie de messageries dans les limites d'une province, ou entre deux provinces ou plus ou entre le Canada et un pays étranger.

Le bill actuel ne peut pas atteindre des opérations que n'atteignait pas cet article 3, tel que modifié par le ministère de la Justice.

M. EMMERSON : Si cet article est accepté, je demanderai à revenir sur l'article 6 auquel j'ai un amendement à proposer. Cet article tel qu'actuellement rédigé dit :

Ou dans le cas de tarifs de concurrence, déposés en conformité des règles.

Je propose la rédaction suivante :

Ou dans le cas de tarifs de concurrence, à moins que lesdits tarifs ne soient déposés en conformité des règles.

M. R. L. BORDEN : A propos de cet article j'aurais une question à poser. Je crois que les deux grandes compagnies de chemins de fer du Canada, le chemin de fer canadien du Pacifique et le Grand-Tronc ont des compagnies de messageries, qui, bien que constituées en corporations distinctes, sont, en réalité sous la même direction. Ces compagnies de messageries font virtuellement partie de la compagnie du chemin de fer.

M. EMMERSON : Chacune de ces compagnies de chemin de fer a sa compagnie de messageries propre.

M. R. L. BORDEN : Elles opèrent de concert ; elles appartiennent aux mêmes personnes. Les actions de la compagnie de messageries, dans un cas au moins, appartiennent toutes à la compagnie de chemin de fer, et ses profits servent à grossir ceux du chemin de fer. Je ne sais pas au juste quels arrangements existent entre ces deux corporations. Mais supposons qu'une compagnie de messageries soit fondée et veuille faire le trafic de messageries ; comment la présente disposition s'appliquerait-elle à ses opérations ? Il n'y a rien ici qui oblige une compagnie de chemin de fer de s'entendre avec une compagnie de messageries, ou qui défende à une compagnie de chemins de fer d'exiger des taux différentiels. Il est peut-être préférable de ne pas insister sur ce point à présent.

Supposons maintenant que la compagnie de messageries Dominion fasse un marché avec le chemin de fer canadien du Pacifique, et que ce dernier lui accorde l'usage d'un wagon, sur certains convois. La compagnie de messageries pourra faire ce qu'elle voudra de ce wagon ; elle pourra le faire voyager vide ou y mettre des marchandises. Il est dit à l'article 6 que nulle compagnie ne peut porter ou transporter d'effets en messagerie. Comment peut-on sa-

voir si ce genre de trafic sera interprété par les tribunaux comme constituant un commerce de messagerie. Le mot "messagerie" n'a pas de signification légale ; la loi ne le définit pas.

Prétend-on que c'est par messagerie si les effets sont transportés par tel ou tel train, et que ce n'est pas par messagerie, s'ils sont transportés par un autre convoi ? S'ils sont expédiés par un convoi de marchandises, ce n'est pas par messagerie, apparemment, et s'ils sont expédiés par un convoi plus rapide, c'est par messagerie. Supposons encore qu'ils soient expédiés par un train mixte, de moyenne vitesse, seront-ils considérés comme expédiés par messagerie ?

M. GALLIHER : C'est toujours spécifié sur le connaissement.

M. L. R. BORDEN : S'il suffit de changer la forme du connaissement pour éluder la loi, ce ne sera pas difficile. Mon honorable ami en conviendra.

M. W. F. MACLEAN : L'article 7 ne pourvoit-il pas à cela ?

M. BORDEN : Je crois qu'il permettrait à la commission de faire des règlements. J'ai d'abord demandé au ministre s'il ne serait pas préférable de décréter que toute compagnie de chemin de fer sera tenue de fournir à toute compagnie qui voudrait exploiter le trafic de messagerie les facilités raisonnables que la commission pourra ordonner. Le ministre ne peut pas facilement insérer une semblable disposition dans la loi.

M. EMMERSON : Il y a l'article 278 qui pourvoit à cela.

M. R. L. BORDEN : Je veux dire que le ministre ne peut pas facilement exiger cela des compagnies de chemins de fer, car l'intercolonial qui est sous sa direction n'accepte les colis que d'une seule compagnie de messagerie. C'est du moins ce qui a été dit, et je ne me rappelle pas que la chose ait été niée.

M. EMMERSON : Les deux compagnies de messageries se servent de l'Intercolonial. La compagnie de messagerie Dominion, expédie ses colis de Saint-Jean à Halifax.

M. R. L. BORDEN : Il faut que la population des Provinces maritimes ait été induite en erreur, car je me rappelle qu'une chambre de commerce, d'Halifax ou de Sydney, s'est plainte.

M. EMMERSON : Les chemins de fer de l'Etat ne relèvent pas de la commission. Une partie du chemin n'accepte que les colis de la Canadian Express Co. et l'autre partie, entre Saint-Jean et Halifax, sert aux deux.

M. R. L. BORDEN : Il y a un couple d'années, une ou deux chambres de commerce m'ont adressé des résolutions demandant que l'Intercolonial fut accessible aux

deux compagnies pour créer de la concurrence.

M. EMMERSON : Le Pacifique-Canadien est dans le même cas; il n'accepte que les colis de la Dominion. Sur une certaine partie de l'Intercolonial, pour des raisons d'économie, et dans l'intérêt du trafic et des finances de l'Intercolonial nous n'acceptons que les colis de la Canadian Express Co., mais l'autre partie est accessible aux deux.

M. W. F. MACLEAN : L'honorable ministre est-il d'avis que la loi sur les chemins de fer oblige les compagnies à accorder cette permission ?

M. EMMERSON : La loi dit que toute compagnie de chemin de fer qui accorde des facilités pour le transport des effets en messagerie à une compagnie faisant le commerce de messagerie doit accorder les mêmes facilités, aux mêmes termes et conditions à toute autre compagnie de messagerie autorisée qui en fait la demande.

M. W. F. MACLEAN : Cette question a été longuement débattue ici et devant les tribunaux d'Ontario, il y a quelques années et le résultat a été désastreux pour la compagnie rivale de celle qui avait déjà le privilège.

M. EMMERSON : Depuis, nous avons institué une commission des chemins de fer et la loi pourvoit à ce que les privilèges accordés à une compagnie soient aussi accordés aux autres. Les difficultés dont parle mon honorable ami sont antérieures à cette loi.

(L'article 21a, ainsi modifiée, est adopté.)

M. GALLIHER : Avant que le ministre passe à un autre article qui peut provoquer une longue discussion, je voudrais lui signaler l'article 10, du bill réimprimé, pour y ajouter quelques mots relatifs à une autre industrie. Cet article dit :

Chaque fois qu'une personne autorisée à créer, développer, agrandir ou changer une chute d'eau ou une usine de développement d'électricité ou de force au moyen de l'eau, désire à pareille fin faire traverser un chemin de fer soit en dessus soit en dessous, par un canal, une conduite d'eau, une rigole ou un fil métallique, et ne peut s'entendre avec la compagnie du chemin de fer sur les termes et conditions auxquels elle peut traverser ledit chemin de fer, demande peut être faite à la commission d'un permis pour la construction des ouvrages nécessaires.

Je propose au ministre de modifier cet article en ajoutant après le mot "eau" à la 3e ligne, les mots suivants :

Ou dans le cas de tarifs de concurrence, déposés en conformité des règles.

Et après le mot "canal" à la 4e ligne, en ajoutant le mot "tunnel", afin que l'article se lise ainsi :

Autorisée à développer une chute d'eau ou une usine de développement d'électricité au

moyen de l'eau, ou à développer et exploiter des claims ou mines.

On ne peut, naturellement, faire passer un tunnel en-dessous, et j'emploie ici le mot tunnel, parce que c'est exactement ce que ce serait, si on le faisait passer en-dessous de la voie. Je citerai un exemple. La mine de Saint-Eugène, est celle qui produit le plus de plomb, dans tout le pays. On trouve le même minerai de l'autre côté du lac et les ingénieurs sont d'avis que le filon se prolonge sous les eaux du lac. Une compagnie a été autorisée dans la Colombie-Anglaise pour prospecter sous le lac, et acquérir des titres à cette propriété. La voie du Pacifique-Canadien passe entre l'endroit où la compagnie veut commencer un tunnel de près de 300 pieds de profondeur, pour aller en dessous des eaux du lac. Ce tunnel devra passer sous la propriété du Pacifique-Canadien et la matière extraite du tunnel sera expulsée au moyen d'un canal qui, lui aussi, devra traverser la voie du Pacifique-Canadien. Dans de pareilles conditions, on voit que cet amendement est très important.

M. EMMERSON : Cet amendement me paraît raisonnable et je n'y vois aucune objection. Il faudra aussi ajouter le mot "tunnel" après le mot "canal" dans le 2e paragraphe.

M. GALLIHER : En effet; je remercie le ministre de m'y avoir fait penser.

(L'amendement de M. Emmerson est adopté.)

M. EMMERSON : Je propose que le mot "tunnel" soit ajouté après le mot "canal".

(L'amendement est adopté.)

L'article, ainsi modifié, est adopté.

Sur l'article 15.

M. KNOWLES : Je demanderai à l'honorable ministre d'insérer dans cet article une disposition donnant juridiction à la commission sur les compagnies de chemins de fer et leurs employés, sous certains rapports. Les différentes unions ouvrières ont demandé à la commission de faire certains règlements et la réponse a été que la commission n'avait pas ce pouvoir. Je citerai un exemple. L'association des employés de chemins de fer a demandé à la commission de faire un règlement obligeant une certaine classe d'employés à faire un certain stage dans des positions subalternes avant de pouvoir occuper des positions plus élevées et entraînant plus de responsabilités. Ils demandaient qu'un employé, avant de pouvoir servir sur un train, serve un temps déterminé dans les cours pour se familiariser avec les signaux et acquérir une expérience pratique du fonctionnement mécanique des convois. Les commissaires répondirent qu'ils n'avaient aucune juridiction en la matière et refusèrent d'entendre des témoins. Je crois aussi que la plupart des associations de mé-

caniciens de locomotives et de chauffeurs ont demandé qu'un homme soit obligé de servir un certain temps comme chauffeur avant d'être mis en charge d'une locomotive. Il est arrivé que des compagnies ont employé comme mécaniciens des hommes qui n'avaient aucune expérience comme chauffeurs ; ces employés ont suivi des cours spéciaux et lorsqu'arrive l'affluence du trafic à l'époque des récoltes, les employés leur confient des locomotives sur des convois de marchandises. Les unions, pour protéger les employés et le public, demandent que la commission soit autorisée à décréter qu'avant de pouvoir servir comme mécanicien, un employé soit tenu de servir un certain temps comme chauffeur de locomotive. Je demande aussi au ministre de modifier cet article de manière à autoriser la commission à faire des règlements relatifs aux connaissances requises et au temps qu'il faudra avoir servi pour occuper certains emplois entraînant une grande responsabilité.

M. W. F. MACLEAN : Au nom de quelle union régulière l'honorable député parle-t-il. Sur quelle autorité s'appuie-t-il pour faire cette proposition ?

M. EMMERSON : Je dirai à mon honorable ami qu'une proposition semblable m'a été faite par l'association des mécaniciens de locomotives. Je crois que l'honorable député d'Assiniboia-ouest (M. Knowles) accompagnait la délégation qui est venue m'exposer ses griefs à ce sujet. Il s'agissait simplement de la durée de l'apprentissage. Pour l'information de la Chambre je puis dire que sur l'Intercolonial nous avons des règlements de cette nature et qu'avant de pouvoir servir comme mécanicien un employé est obligé de servir un certain temps comme chauffeur. L'employé commence à servir dans la remise aux locomotives, à froter les machines, il passe ensuite au grade de chauffeur quand des vacances se produisent, et il voyage sur la ligne. Le règlement exige qu'il serve un certain temps—trois ans, je crois—comme chauffeur, avant de pouvoir devenir mécanicien. Les serre-freins sont assujétis à des règlements semblables. Tous doivent subir des examens et il regoivent de l'avancement au fur et à mesure qu'ils acquièrent de l'expérience et font leur apprentissage.

Je considère que des règlements semblables devraient exister sur tous les chemins de fer du Canada. Je ne sais pas si les autres compagnies en ont, mais ils existent sur l'Intercolonial. En conformité de la proposition de l'honorable député d'Assiniboia-ouest (M. Knowles) je propose que l'article 15 soit modifié de manière à être ainsi conçu :

Et peut faire des règlements fixant le nombre, les aptitudes et la durée des services requis de ceux qui seront employés sur les convois.

L'article actuel dit simplement :

Le nombre de personnes employées sur les convois.

M. KNOWLES.

Je propose de plus d'ajouter les mots suivants à la fin de l'article.

Quant à la circulation et à l'exploitation des convois par la compagnie.

M. SPROULE : Je crois que l'uniformité dans le mode d'exploitation des chemins de fer serait une excellente chose. Elle existe déjà en grande partie dans les différentes sections du Canada et des Etats-Unis et un homme qui a travaillé à un chemin de fer dans une localité, peut se livrer à la même occupation dans une autre. J'ai souvent songé aussi qu'il y aurait un grand avantage à mettre de l'uniformité dans la direction et les opérations des chemins de fer électriques. Les tramways d'Ottawa, par exemple, traversent la rue transversale avant d'arrêter ; à Toronto et à Montréal, ils arrêtent avant de franchir la rue transversale. Il me semble qu'un règlement devrait les obliger à arrêter tous du même côté de la rue.

M. EMMERSON : Nous ne pourrions pas intervenir dans ces détails. En règle générale, cela regarde les municipalités. La plupart de ces tramways électriques ont des chartes provinciales et relèvent des autorités provinciales.

M. SPROULE : Et le chemin de fer électrique qui part d'Ottawa et va dans la province de Québec ?

M. EMMERSON : Celui-là est interprovincial et relève de la commission.

M. SPROULE : Je suppose que la commission d'Ontario que l'on crée en ce moment pourra régler les chemins de fer provinciaux. Mais nous avons incontestablement le droit de faire des règlements à l'égard des chemins interprovinciaux. Dans tous les cas l'uniformité serait une bonne chose.

Sur l'article 16.

M. EMMERSON : Je propose de retrancher les mots "on peut prohiber ou restreindre la circulation des convois ou de certaines catégories de convois sur aucun chemin de fer ou une partie spécifiée de ce chemin de fer", ainsi que le mot "désigné" à la 18e ligne, et d'ajouter à la fin de l'article les mots suivants : "non aménagé tel que requis par le présent acte ou par un ordre ou un règlement de la commission fait dans les limites de sa juridiction, en vertu du présent acte."

M. W. F. MACLEAN : Cela comprendrait-il les appareils à être employés aux passages à niveau, pour protéger le public ?

M. EMMERSON : Oui.

M. AMES : Je ne saisis pas exactement où le ministre veut en venir. Il me semble que les mots "ou peut prohiber ou restreindre" ne devraient pas être retranchés.

M. R. L. BORDEN : Je crois que mon honorable ami a raison. L'article ainsi conçu autorise la commission à ordonner à une compagnie d'employer des wagons non aménagés en conformité du présent acte.

M. EMMERSON : Cette rédaction a été adoptée à la demande de la commission.

M. R. L. BORDEN : Il y a un malentendu quelque part, car jamais un commissaire dans son bon sens n'aurait demandé un article ainsi rédigé.

M. EMMERSON : Je dois dire que je ne l'ai pas lu bien attentivement. La commission a proposé cet amendement pour la protection du public.

Nous avons imposé beaucoup de restrictions aux compagnies de chemins de fer, et je crois que nous pouvons maintenant accéder à une de leurs demandes. Elles soumettent à l'examen de la Chambre le paragraphe suivant qu'elles désirent faire ajouter à l'article 175 de la loi sur les chemins de fer :

Une compagnie peut, sans un ordre de la commission, et à la demande ou avec le consentement du propriétaire du terrain contigu à son chemin de fer, construire une voie de garage ou des voies de garage jusqu'à ce terrain et sur ce terrain, pour faciliter le commerce ou l'industrie située ou qui sera établie sur ledit terrain, et ensuite utiliser et exploiter ladite voie ou lesdites voies de garage pour le transport du trafic aux conditions qui pourront être arrêtées entre la compagnie et le propriétaire dudit terrain contigu ou fixés par la commission. Pourvu, toutefois, qu'aucune dite voie de garage ne s'étende à plus d'un quart de mille du chemin de fer de la compagnie, sans un ordre de la commission conformément aux dispositions antérieures de cet article, ou en vertu de l'article 176 du présent acte.

En vertu de la loi actuelle, si une compagnie veut construire une voie de garage pour accommoder quelque industrie, il faut qu'elle fasse un plan, qu'elle donne des avis et qu'elle s'adresse à la commission, avant de rien entreprendre. Je crois que l'avis à donner est d'un mois.

M. R. L. BORDEN : Cela donne-t-il simplement droit à la compagnie de construire une voie de garage n'excédant pas un quart de mille sur un terrain adjacent à sa voie ferrée?

M. W. F. MACLEAN : Non malgré le propriétaire de ce terrain.

M. EMMERSON : La compagnie ne pourra pas procéder par voie d'expropriation; mais si elle acquiert le terrain du consentement du propriétaire, elle pourra y construire une voie.

M. LANCASTER : Que signifie les mots "aux conditions qui seront fixées par la commission" ?

M. EMMERSON : Aux conditions convenues entre la compagnie et le propriétaire

du terrain adjacent ou que fixera la commission.

M. LANCASTER : C'est ce que je ne veux pas. S'il n'y avait pas d'entente, la commission pourrait régler l'affaire sommairement. Cela enlèverait aux propriétaires du terrain le droit de recourir à l'arbitrage.

M. R. L. BORDEN : Un homme peut être parfaitement disposé à permettre la construction d'une voie de garage sur son terrain; mais il peut survenir des difficultés quant au prix.

M. LANCASTER : Dans ce cas, le propriétaire ne doit pas être privé de son droit de recourir à l'arbitrage et être obligé d'accepter la décision de la commission.

M. R. L. BORDEN : La commission n'est-elle pas un aussi bon tribunal qu'un arbitre?

M. LANCASTER : Partout dans la loi, il est dit qu'il y aura arbitrage quand le propriétaire ne s'entendra pas avec la compagnie. Cette règle doit s'appliquer quand la compagnie a besoin d'un terrain pour y construire une voie de garage ou pour toute autre chose.

M. R. L. BORDEN : C'est dans le cas où la compagnie prend le terrain sans le consentement du propriétaire. Mais si quelqu'un désire une voie de garage pour ses propres affaires, il y a des conditions qu'il faut aussi arrêter.

M. LANCASTER : S'il n'y a pas entente sur toute la ligne, il n'y a pas de consentement. Il est inutile de dire que le propriétaire consent et de faire ensuite fixer les conditions par la commission.

M. EMMERSON : J'y verrai.

M. SPROULE : Je ne sais pas si j'ai bien saisi, mais il me semble que l'article va plus loin et qu'il laisse à la compagnie et au propriétaire le soin de décider de quelle manière ses produits seront traités. Si on accorde ce droit, on peut enlever à la commission celui de prévenir les taux différentiels.

M. EMMERSON : Et, il y a aussi les droits des municipalités dont il faut tenir compte. La compagnie pourrait acheter, dans la ville d'Ottawa, par exemple, une propriété con finant à une rue, et y construire une voie de garage aux grands inconvénients de la municipalité. Si la question est laissée uniquement entre les mains de la compagnie et du propriétaire du terrain, l'intérêt public pourrait avoir à en souffrir.

Je reviens maintenant à l'article du bill qui se rapporte à l'article 137 de la loi sur les chemins de fer. Je propose l'amendement suivant :

Est abrogé le premier paragraphe de l'article 137 de ladite loi et remplacé par le suivant :

La compagnie peut prendre possession de tous terrains appartenant à une autre compagnie de chemin de fer, les utiliser et occuper, et se servir et jouir de l'emplacement de voie, de la voie,

des installations de tête de ligne, gares ou terrains de gares de toute autre compagnie de chemin de fer, en totalité ou en partie, et avoir et exercer pleins droits et pouvoir de faire circuler ses trains sur toute partie ou toutes parties de chemin de fer de toute autre compagnie, sauf toujours l'approbation préalable de la commission et toute ordonnance et instruction que peut rendre ou donner la commission au sujet de l'exercice de la jouissance ou de la restriction de ces pouvoirs ou privilèges".

(L'amendement est adopté.)

M. EMMERSON : Je propose maintenant un nouvel article ainsi conçu :

Quant un embranchement de chemin de fer réunit ou relie la ou les lignes de ce chemin de fer à un autre, la commission peut, à la demande d'une des compagnies ou d'un conseil municipal ou autre corps public, ordonner que la compagnie de chemin de fer qui a construit cet embranchement fournisse toutes les facilités raisonnables et qu'il convient pour l'échange au moyen dudit embranchement, des transports de marchandises et des bestiaux sur pied, ainsi que des wagons vides qui ont servi à ces transports, entre les lignes dudit chemin de fer et celles du chemin de fer auquel ledit embranchement est ainsi relié; dans une direction et dans l'autre, et aussi entre les lignes dudit chemin de fer en premier lieu mentionné et celles d'autres chemins de fer reliés avec les lignes du chemin de fer en premier lieu mentionné, et toutes les voies de garage et gares d'évitement employées par le chemin de fer en premier lieu mentionné pour le chargement et le déchargement de wagons, et qui sont possédées ou administrées par la compagnie qui possède ou administre le chemin de fer en premier lieu mentionné, ou reliés aux lignes de ce dernier, ainsi que toutes autres voies de garage ou gares d'évitement qu'à toute époque ordonne la commission, et la commission peut dans et par cette ordonnance ou par d'autres ordonnances, à toutes époques, déterminer à titre de question de fait, et prescrire le prix par wagon que doit exiger la compagnie qui possède ou administre le chemin de fer en premier lieu mentionné et qui doit être payé à cette compagnie pour ces transports.

2. Le présent article s'applique, que le point de raccordement soit ou non dans la même cité, la même ville, ou le même village que le point d'expédition ou de livraison, ou en soit si rapproché que les taux des transports à destination ou à partir de ces points sont les mêmes.

M. W. F. MACLEAN : L'honorable ministre voudra-t-il expliquer cet article?

M. HYMAN : Je crois que cet article a pour but de régler une difficulté qui s'est présentée dans la ville de London, Ont., bien que son application puisse être générale. Le Grand-Tronc et le Pacifique-Canadien ont été reliés au moyen d'un chemin de ceinture. Ce raccordement avait été ordonné par la commission et avait été construit par une des compagnies. La difficulté est ensuite survenue quant à l'exploitation du chemin de ceinture, en utilisant les voies de garage et autres de l'autre compagnie. L'acte n'a prévu que la construction du raccordement et dans l'opinion de la commission, cette dernière n'est pas autorisée à fixer les taux et à décider de quelle manière

M. EMMERSON.

re les voies de garage d'une compagnie pourront être utilisées par l'autre.

M. W. F. MACLEAN : Permettez-moi de citer un cas pour voir s'il est prévu par cet amendement. Ce n'est pas la première fois que des cas comme celui-ci me sont signalés. Un cultivateur qui réside à dix milles de Toronto est le consignataire de deux wagons de marchandises qui lui ont été amenés d'une distance de 100 milles, sur la ligne du Grand-Tronc. Il désire que les deux wagons soient aiguillés sur la ligne du Pacifique à 7 ou 8 milles en dehors de la ville. Pour aiguiller un wagon, le Pacifique-Canadien demande la moitié de ce que l'autre compagnie exige pour un trajet de 100 milles. Comment le présent amendement s'appliquerait-il à un cas de cette nature? Il devrait y avoir une disposition quelconque pour obliger une compagnie de permettre à une autre de faire les aiguillages et les raccordements nécessaires. Et cela ne devrait comprendre qu'un seul trajet.

M. HYMAN : Je crois que cet amendement réglerait absolument le cas que vient de citer l'honorable député. Il donne d'abord le droit de faire le raccordement. Il stipule ensuite que le prix sera payé par la compagnie mentionnée en premier lieu, pour les fins de ce trafic, c'est-à-dire la compagnie qui aura été la dernière à faire circuler le wagon. (Le nouvel article 21 est adopté.)

M. EMMERSON : L'article 229 de la loi des chemins de fer est ainsi conçu :

Lorsqu'un chemin de fer croise une voie publique au niveau des rails, ni la compagnie, ni ses officiers, agents ou employés, ne permettront volontairement qu'aucune locomotive, tender, voiture ou wagon, reste, en totalité ou en partie, sur aucune partie de cette voie publique, pendant plus de cinq minutes consécutives, ni que les manœuvres mettent obstacle à la circulation du public pendant plus de cinq minutes à la fois.

Je propose d'ajouter à la fin de cet article:

Ou gêne cette circulation inutilement dans l'opinion de la commission.

Cela donne plus de recours aux personnes lésées.

M. SPROULE : La commission pourrait-elle accorder plus de cinq minutes?

M. EMMERSON : Si cela ne gênait pas la circulation.

M. R. L. BORDEN : Le but de l'amendement est clair. Bien que la compagnie n'ait pas outrepassé les cinq minutes que lui accorde la loi, elle peut gêner inutilement le trafic et la commission aura le pouvoir de prévenir cet état de choses.

M. EMMERSON : C'est la municipalité de Chatham qui demande cet amendement.

M. LANCASTER : Il ne concorde guère avec le reste de l'article qui est une défense formelle de faire certaines choses.

M. EMMERSON : Il s'agit surtout de la formation des convois.

M. LANCASTER : Le fait de mentionner ici l'opinion de la commission rend l'article compliqué et difficile à comprendre. Ne pourrions-nous pas décréter la même chose sans mentionner l'opinion de la commission ?

M. EMMERSON : La commission peut aller plus loin que les tribunaux ; elle peut faire des règlements et entendre la cause. Elle a des pouvoirs discrétionnaires.

Eu vertu de l'article 159, un avis doit être donné aux parties intéressées ; mais on n'a pas prévu le cas où un des intéressés serait absent, et je propose d'ajouter les lignes suivantes, qui formeront un nouveau paragraphe :

Si la partie adverse est absente du district ou du comté où se trouve le terrain ou si elle est inconnue, la signification de cet avis de six jours peut être faite par voie d'annonce ainsi que prévu aux deux articles qui précèdent ; cependant le juge peut dispenser de la publication de l'avis ou en raccourcir la période dans tout tel cas où il juge la chose à propos.

M. LANCASTER : Je conseillerais d'afficher l'avis sur la propriété. Celui qu'il concerne le verra plutôt là que dans les journaux.

M. EMMERSON : Il peut s'agir d'une propriété sur laquelle il n'est pas possible d'afficher un avis. Le plus souvent ce sera un terrain isolé. Si l'avis est publié dans un journal, l'intéressé a plus de chance de le voir.

(L'amendement est adopté.)

M. EMMERSON : Je propose :

Est abrogé l'article 276 de ladite loi et remplacé par le suivant :

Quand la compagnie possède, affrète, emploie, entretient ou exploite ou a traité avec d'autres pour employer, entretenir ou exploiter des bâtiments pour les transports par mer ou sur les eaux de l'intérieur entre des endroits ou des ports du Canada, les dispositions de la présente loi relatives aux taux, aux tarifs et tarifs communs, s'appliquent en tant qu'elles sont applicables aux transports effectués par ces bâtiments.

Quant un tel bâtiment effectue des transports entre un port en Canada que dessert cette compagnie et un port en Canada que dessert le chemin de fer d'une autre compagnie, le bâtiment et le chemin de fer de l'une et de l'autre compagnie sont censés constituer une ligne continue en Canada aux termes de l'article 66 du présent acte.

(La motion est adoptée.)

Sur l'article 22.

M. CONMEE : Dans le paragraphe 2 de cet article qui a trait aux téléphones, on s'est opposé aux mots "ou compensation". Ce que l'on voudrait, c'est que la commission fût libre de dire à quelles conditions le raccordement se ferait et si c'est la compagnie de chemin de fer ou la compagnie de téléphone qui paierait la compensation.

La commission peut déterminer les conditions, mais l'article, tel que rédigé, faisait supposer que ce serait la compagnie de téléphone qui paierait la compagnie de chemin de fer. Je ne crois pas que cela soit désirable. Le ministre m'a paru laisser entendre, hier soir, qu'il consentirait volontiers à ce que les mots "ou compensation" fussent retranchés ; et, si cela était fait, l'article, je crois, serait très bon.

M. LANCASTER : N'est-il pas possible que la compagnie prétende à une compensation et dise qu'elle est en plus des autres conditions ?

M. EMMERSON : L'idée de mon honorable ami a certainement du bon, mais je ne crois pas que le moyen qu'il propose convienne à la circonstance. J'aurai une proposition à faire.

Sur l'article 22.

M. EMMERSON : L'objet de cet article 22 est de modifier l'article 193 de la première loi. Je proposerais l'amendement qui suit :

L'article 193 dudit acte est amendé par l'insertion, après le mot "compensation", à la 5e ligne en partant de la fin de l'article, les mots "ou autrement".

L'article alors se trouverait libellé comme suit :

A telles conditions de compensation ou autres que la commission jugera équitables.

Ensuite, je laisserais le paragraphe 2 tel qu'il est présentement imprimé. Comme cela, la chose est en harmonie avec la loi des chemins de fer.

Je n'irai pas jusqu'à dire que l'on puisse, sans payer une juste compensation, avoir le droit de faire invasion dans toutes les gares d'une compagnie de chemin de fer. En effet, du moment que vous introduisez un appareil téléphonique dans une gare, vous obligez la compagnie à des frais : il lui faudra charger un agent de veiller aux appels ; ce qui peut-être n'occupera pas tout son temps, mais du moins une partie de son temps ; et plus il y aura d'appareils, plus il faudra d'employés pour y voir.

M. W. F. MACLEAN : La compagnie y trouve son profit.

M. R. L. BORDEN : Ce sera à la commission d'examiner la chose.

M. EMMERSON : Oui ; et si vous ôtez le mot "compensation", la commission supposera, avec assez de justesse, que le mot "conditions" ne veut pas dire "équivalent", mais "conditions précédentes" ou quelque chose comme cela, pas du tout "compensation". En insérant les mots "ou autrement", nous donnons, à ce qu'il me semble, plus de latitude à la commission.

M. LANCASTER : L'amendement a du bon pour une autre raison : l'omission du mot "compensation" ferait croire que c'est

aux tribunaux, et non à la commission à se prononcer sur le cas.

M. SPROULE : Je crois qu'il faudrait aller plus loin et statuer qu'il ne devra pas être fait de passe-droit.

M. EMMERSON : Malgré le cas que je fais de la proposition de mon honorable ami, et j'en apprécie beaucoup l'utilité, il me semble que la commission pourrait, à bon droit, prendre offense de la chose. Le cas de chaque gare se détermine à son mérite propre; tous les faits qui s'y rattachent sont pris en considération.

M. R. L. BORDEN : En résumé, la pensée du ministre est que la commission ne se permettrait pas d'injustes distinctions, quand même la loi y donnerait occasion.

M. CONMEE : Je désirerais appeler l'attention du ministre sur son amendement. Je ne vois pas que l'article 193 en reçoive quelque force. Ce que je trouve de répréhensible dans cet article, c'est qu'il tend à limiter les pouvoirs de la commission. Pourquoi une compagnie de téléphone serait-elle contrainte à payer une compensation à une compagnie de chemin de fer ?

Le ministre dit que l'omission du mot "compensation" aurait pour effet de restreindre la portée de l'article. Pourquoi alors n'y pas ajouter quelque chose qui le rende plus clair ? Si vous supprimez le mot "compensation" dans la 2e ligne et que vous y insériez les mots "l'une et l'autre partie paiera, s'il y a lieu", la commission aura le pouvoir de déterminer quel paiement devrait être fait, si tant est qu'il en dût être fait, et dans quelles conditions faire ce paiement. Si on veut que la loi donne à la commission entière latitude dans le règlement de cette question, que l'article le dise.

Les compagnies de chemin de fer ont déjà des téléphones à leur usage et à l'usage de leurs clients. Selon moi, c'est une proposition monstrueuse de dire qu'une compagnie de téléphone, qu'une municipalité doit être tenue de payer, si elle veut que la commission des chemins de fer lui vienne en aide. Et que sera-t-elle tenue de payer ? Dans un cas comme celui qui s'est produit à Port-Arthur et à Fort-William, je crains fort que l'on ne soit tenu de payer tout ce qu'il plaira à la compagnie du téléphone Bell de demander en guise de dommages.

M. LANCASTER : Pas avec l'article tel qu'il est maintenant.

M. CONMEE : Peut-être que non; mais pourquoi obliger à un paiement quelconque, à moins que la commission ne décide qu'il faudra payer ?

M. LANCASTER : C'est ce que dit l'article—la commission peut régler tout à la fois les conditions et la compensation.

M. CONMEE : Elle peut, pour la compagnie de chemin de fer, régler la compensation; c'est ce que l'article fait supposer.

M. LANCASTER.

M. LANCASTER : Si la commission ne la règle pas, on aura recours aux tribunaux, avec une deuxième réclamation, ce qui détruirait l'objet même que vous avez en vue.

Sur l'article 25 (la commission peut donner ordre à la compagnie de téléphone de relier sa ligne au réseau téléphonique municipal.)

M. EMMERSON : En place de la clause conditionnelle ajoutée par le comité spécial, et en place de l'amendement que j'avais déjà proposé, je propose aujourd'hui le texte suivant :

Quand une province, une municipalité ou une société constituée, autorisée à établir et à faire fonctionner, ou à faire fonctionner un réseau ou une ligne téléphonique et à percevoir une taxe pour les communications, désire faire usage du service téléphonique de grande distance ou de la ligne interurbaine possédée, dirigée ou exploitée par quelque compagnie que ce soit, sur lequel service ou sur laquelle ligne la compagnie est autorisée à percevoir une taxe pour les communications, en vue de relier tel réseau, service ou ligne de téléphone au réseau, service ou ligne téléphonique exploitée par telle personne, municipalité ou société constituée, aux fins d'obtenir la communication directe, chaque fois qu'il est besoin, entre tout téléphone ou poste téléphonique de l'un des réseaux, services ou lignes de téléphone et tout poste téléphonique de l'autre réseau, service ou ligne de téléphone, et qu'il soit impossible à telle province, municipalité ou société constituée de s'entendre avec telle compagnie à l'égard de la mise en communication demandée, telle province, municipalité ou société constituée peut s'adresser à la commission, et la commission peut donner ordre à telle compagnie ou société constituée qui la sollicitent telle mise en communication ou tel usage du réseau, du service ou de la ligne de téléphone susvisés, à telles conditions de compensation que la commission jugera équitables, et peut régler et indiquer quand, comment, où, par qui et à quelles conditions telle mise en communication ou tel usage se feront, et autrement déterminer la construction, l'installation, le fonctionnement et l'entretien des appareils nécessaires.

On remarquera que la disposition se limite au service; c'est-à-dire que si une compagnie de téléphone rurale ou de faibles moyens exploite des lignes dans une partie du pays où il existe un réseau téléphonique interurbain, les clients de la petite compagnie, les abonnés du plus faible réseau pourront exiger qu'on les mette en communication avec le réseau et avoir par là le bénéfice de tous les services que peut rendre cette ligne de grande distance.

M. SPROULE : Et qu'en sera-t-il du raccordement avec le service local ?

M. EMMERSON : L'article limite la chose au service interurbain.

M. SPROULE : Cela ne vaudra pas un fétu.

M. W. F. MACLEAN : Le Gouvernement avait promis qu'il verrait à imposer les

échanges de communications téléphoniques de toutes sortes entre une compagnie et une autre. Aujourd'hui on veut restreindre la chose à un échange de communications pour les services interurbains seulement. Dans cette loi le service interurbain est ainsi défini :

Une ligne pour service interurbain voudra dire toute ligne principale ou service reliant plusieurs postes ou bureaux d'une ville ou d'un village à chaque poste ou bureau central de quelque autre village.

Prenons le cas d'un petit village où il se trouve deux lignes locales venant de la campagne. Ni l'une ni l'autre, dans notre supposition, n'a de bureau central la reliant au bureau central d'une autre ville. Toutes deux sont des lignes locales et la compagnie Bell ne pourra être forcée à faire avec elles échange de communications. Cet échange ne se fera que dans les cas des réseaux interurbains dont le service est limité aux villes et villages. Je voudrais voir le ministre demain matin parcourant la campagne avec son amendement ; partout il s'entendrait dire que cet amendement ne répond en aucune façon à l'attente de ceux-là qui ont besoin de téléphoner. Il serait facile de citer des exemples tendant à établir que cette disposition ne saurait faire l'affaire du public en ce qui touche à ces échanges de communications.

Ma prétention est que toute société dans ce pays, autorisée à servir le public, doit se mettre à la disposition de chacun, à la disposition même des sociétés rivales, qui consentent à payer la taxe.

Au Canada, tout le monde peut se servir des téléphones de n'importe quelle compagnie ; il n'a, pour cela, qu'à entrer au bureau et à payer la communication.

La compagnie de téléphone Bell a dans tout le pays des cabines ouvertes au public, où tout particulier, abonné ou non, peut, en payant, se servir de ses lignes. Je mets au défi tout ami de la compagnie Bell de me citer un seul cas où cette compagnie ait refusé l'usage de ses lignes au non-abonné qui entre dans un de ses bureaux et offre de payer pour s'en servir. Dans aucun la compagnie n'a refusé l'usage de ses appareils sous prétexte qu'en accommodant ainsi un étranger, elle pourrait faire tort à ses abonnés. La compagnie du téléphone Bell comme d'ailleurs toute autre compagnie de téléphone, est toujours prête, sur paiement, à admettre le public dans ses cabines. Et si la compagnie de téléphone Bell sert ainsi les particuliers, il n'y a pas de raison qui empêche qu'elle ne serve de la même manière les compagnies disposées à payer le service rendu.

Si le Gouvernement a résolu de ne pas insister pour qu'il y ait échange de communications, il va de soi que nous ne pouvons l'y obliger.

Chose assez mystérieuse, le ministère n'est jamais de la même idée quand il s'agit

de la compagnie du téléphone Bell. Il y a trois ans, il s'engageait solennellement à rendre les gares de chemins de fer accessibles au public, et il n'en a rien fait. Aujourd'hui, après avoir promis l'échange gratuit des services téléphoniques, il en limite les avantages.

Il y a un an à peine, un ancien membre de cette même administration (sir William Mulock) donnait à croire au pays que la constitution d'un comité spécial allait mettre fin au monopole des téléphones ; mais le ministre, pour tout ce que nous en savons, a dû sortir du conseil, et, pour prendre sa place de directeur général des Postes, il nous est arrivé certain monsieur qui se trouvait être avocat de la compagnie du téléphone Bell.

Pas plus tard que l'autre soir, le ministre actuel des Chemins de fer déposait une proposition tendant à rendre absolument libres les échanges de communications mais il a dû abandonner cette attitude, et l'on voit combien ces échanges vont être restreints. Il n'y a pas jusqu'au ministre de l'Agriculture (M. Fisher), ce tendre ami du cultivateur, qui, cédant aux sollicitations d'un ami de cœur, fort intéressé aux placements téléphoniques, vient nous dire qu'il est absurde, de la part des associations téléphoniques de cultivateurs, de prétendre à des échanges avec la compagnie Bell.

Tout ce que je puis dire, c'est que, si le Gouvernement est déterminé à limiter ces échanges aux communications interurbains, il faudra bien en passer par là, mais nous verrons bien ce que le peuple en pensera demain. A coup sûr, ces demi mesures ne feront pas l'affaire du public. Cela ne nous donne pas ce que le ministre des Chemins de fer nous avait promis, et cette question des échanges téléphoniques ne se trouve guère avancée. On nous donne, il est vrai, les échanges de communication interurbaine, ce qui est déjà quelque chose ; mais pourquoi donc est-il si dur d'obtenir pour le public une concession aussi simple ? Voici une compagnie qui tient de nous ses privilèges, qui paye d'énormes dividendes, des dividendes de 8 et 10 pour 100, dont les valeurs aujourd'hui font prime, et on laisse à cette compagnie le choix des gens qu'elle voudra bien servir ; on lui permet de fortifier son monopole et de retenir dans ses mains toutes les affaires téléphoniques du pays.

M. HYMAN : Cette question a été hier soir débattue sous toutes ses faces, tant en ce qui regarde la totalité des échanges téléphoniques, tels que d'abord prévus par l'article 25 du bill, qu'en ce qui concerne les échanges projetés de communications interurbaines.

Je n'essaierai point de suivre, dans ses insinuations, mon honorable ami, qui me paraît se complaire à faire des insinuations et voit des raisons où personne autre que lui n'en soupçonne.

Mon honorable ami dit qu'il y a environ trois ans, le Gouvernement avait promis de

rendre libre l'accès aux gares de chemins de fer, mais n'avait pas cru devoir racheter sa promesse. Cependant, à ce qu'il me semble, le ministre des Chemins de fer a inséré, dans le bill à l'étude, un article qui oblige les compagnies de chemins de fer à donner accès à leurs gares aux compagnies de téléphone, aux conditions prévues par le bill.

Il y avait devant le comité deux propositions : l'une de rendre absolument libres les échanges entre services téléphoniques, l'autre de limiter ces échanges aux lignes interurbaines.

M. R. I. BORDEN : Le rapport de ce comité est-il imprimé ?

M. HYMAN : Je ne crois pas qu'il soit imprimé ; mais ces dispositions apparaissent comme amendements au bill écrits à la machine.

M. W. F. MACLEAN : Je ferai remarquer au ministre des Chemins de fer et des Canaux qu'il ne me paraît pas avoir encore traité nombre d'amendements qu'il a préparés ; par exemple, celui qui définit les lignes de grande distance.

M. HYMAN : Tout cela a été adopté.

Ce qui s'est dit hier dans cette Chambre, au sujet de l'extension à donner à l'amendement suggéré par le comité, m'a paru très fort. Et, pourtant, cela ne pourrait avoir d'application à ce que l'on peut appeler les échanges locaux.

L'honorable député de Toronto-nord (M. Foster) a présenté le cas d'une petite compagnie faisant des affaires dans un faible périmètre, avec des capitaux suffisants pour lui permettre d'accommoder à l'aise le public dans les limites de ce périmètre, mais autrement incapable de maintenir des lignes interurbaines. Le cas d'une pareille compagnie se trouve prévu dans l'amendement que propose le ministre (M. Emmerson), lequel amendement prescrit que les communications avec le téléphone interurbain pourront être ordonnées par la commission, quand même les compagnies requérant la chose seraient des compagnies locales rivales de celle qui possède la ligne interurbaine.

L'honorable député d'York-sud (M. W. F. Maclean) dit que cela n'est rien.

M. W. F. MACLEAN : Je reconnais que cela est quelque chose, mais cela ne donne pas ce que le Gouvernement nous avait promis.

M. HYMAN : Il me semble que cela donne beaucoup. La question des échanges de communications interurbaines se trouve réglée pour toujours. La seule chose que nous n'ayons pas encore est celle-ci : là où deux compagnies ou plus de deux compagnies font affaires dans la même ville ou dans le même village, la loi ne les obligera pas à faire échange de communications téléphoniques. Et il y a, selon moi, de très bonnes raisons de penser que d'imposer pareils échanges serait aller trop loin. Quand une

M. W. F. MACLEAN.

compagnie a exploité un terrain, qu'elle a peut-être dépensé de grandes sommes d'argent et s'est donné beaucoup de mal pour se créer une clientèle, il semble que ce serait injuste de donner à une autre compagnie le droit d'obliger sa puissante voisine à mettre ses téléphones à son service, bien qu'elle-même n'ait qu'un petit nombre d'abonnés dans le même périmètre.

La Chambre, à mon avis, devrait être satisfaite, et ceux-là qui désirent voir s'établir couramment les échanges téléphoniques devraient être également satisfaits de cet amendement, lequel est pour le moins un pas dans la bonne voie. Voyons comment la chose fonctionnera. Il sera encore possible plus tard de modifier la présente loi : nous aurons une autre session bientôt. En attendant je crois que le Gouvernement a fait de la bonne besogne : il a donné ce que l'honorable député (M. W. F. Maclean) cherchait depuis bien longtemps à obtenir.

Et je pense qu'il devrait être content d'attendre pour voir quel sera l'effet de ces concessions.

M. W. F. MACLEAN : L'honorable ministre (M. Hyman) voudra-t-il répondre à une question ? Il est ici édicté que toute compagnie locale pourra se servir du réseau interurbain de la compagnie Bell. Mais comment est-il pourvu à ce qu'un abonné de la compagnie Bell qui désire se mettre en communication avec la compagnie locale, ait le droit de s'en servir ?

M. HYMAN : Si l'honorable député (M. W. F. Maclean) veut jeter les yeux sur l'article, il trouvera que partout où une compagnie constituée en corporation et autorisée à exploiter un réseau de téléphone, désire se servir d'une ligne interurbaine possédée et exploitée par une autre compagnie. . .

M. W. F. MACLEAN : Mais ce n'est pas une ligne interurbaine aux termes de la loi, puisque ce n'est pas un service entre deux bureaux centraux.

M. HYMAN : Eh bien, est-ce que l'honorable député (M. W. F. Maclean) pense que la compagnie locale va se faire tort à elle-même et tout en demandant à la compagnie Bell la communication à grande distance, lui refusera de la relier à sa ligne ?

M. W. F. MACLEAN : C'est ce que la compagnie Bell fait à l'égard des autres compagnies. C'est, de sa propre nature, un service réciproque, que les compagnies soient grandes ou petites. Et la loi, selon les intentions dès l'origine, eût imposé des conditions réciproques. En pratique le service fonctionne de cette manière—chaque compagnie reçoit à peu près autant qu'elle donne. La petite compagnie n'est pas un parasite de la grande, mais elle s'efforce de se faire absorber par la grande compagnie. La compagnie Bell dit souvent que sous l'empire des relations réciproques, les petites compagnies

progressent aux dépens des grandes compagnies, mais je défie la compagnie Bell ou toute autre compagnie de prouver cette affirmation en citant un seul cas à l'appui. Partout où la chose a été essayée, on a trouvé qu'à la fin du mois les règlements de comptes entre les deux compagnies se soldaient par un très faible paiement ou même sans paiement, aucun de la part de l'une ou de l'autre—ce que doit payer chaque compagnie étant à peu près compensé par ce qu'elle doit recevoir. Je voudrais aussi rappeler à la mémoire du ministre des Travaux publics le cas dont j'ai parlé et qui indique que s'il existe une convention pour l'échange de communications entre deux petites compagnies n'ayant pas de ligne interurbaine...

M. HYMAN : Comment la communication pourrait-elle s'établir s'il n'y a pas de lignes interurbaines ?

M. W. F. MACLEAN : La plupart d'entre elles désirent cet échange de communications.

M. HYMAN : Si elles désirent échanger entre elles, il n'y a pas de loi qui les en empêche.

M. W. F. MACLEAN : Mais la compagnie Bell consent à établir des conditions pour les échanges avec la compagnie locale, si cette dernière veut accepter ses conditions. Autrement, elle traite la compagnie locale en ennemie et ne veut pas échanger les communications. Mais il y a une foule de preuves pour démontrer que la compagnie du téléphone Bell désire même accorder la communication interurbaine à la compagnie locale, pourvu que cette dernière accepte ses conditions.

M. JOHNSTON : L'honorable député voudrait-il citer les cas dont il parle ?

M. W. F. MACLEAN : Un nombre considérable de ces cas ont été cités devant le comité.

M. JOHNSTON : Je ne pense pas qu'on en ait cité un seul.

M. W. F. MACLEAN : Des cas ont été cités. Des compagnies sont venues ici et ont dit qu'elles avaient pu s'entendre avec la compagnie Bell, parce qu'elles avaient renoncé à leur individualité et s'étaient soumises à la compagnie Bell. D'un autre côté, des compagnies ont déclaré que la communication leur avait été refusée parce qu'elles ne s'étaient pas rendues aux conditions de la compagnie Bell.

M. JOHNSTON : L'honorable monsieur voudrait-il indiquer les témoignages qui établissent ce point ?

M. W. F. MACLEAN : Je ne les ai pas sous la main dans le moment, mais je pourrai les indiquer plus tard. Je parle des cas qui sont venus à ma connaissance personnelle et devant le comité. Bien que cet

amendement accordé aux compagnies locales l'usage du service interurbain, c'est tout ce qu'il donne. Il ne rend pas obligatoire la réciprocité des relations entre les compagnies de téléphone. Aux termes de la loi actuelle, nous avons la réciprocité des relations entre chemins de fer. Les chemins de fer ont entrepris de desservir la population, et toute la population, et nous faisons des arrangements en vue d'un échange illimité de services. Ce principe a été appliqué aux chemins de fer aux termes de la loi actuelle même, et de la manière la plus formelle. Je demande au ministre des Chemins de fer de se rappeler de l'article qu'il a inscrit dans ce bill et qui permet à une compagnie de chemin de fer quelconque de ce pays de prendre possession de la voie, des rails, des gares et de toutes les installations de toute autre compagnie, si la commission l'y autorise. Il n'a jamais été présenté dans ce pays de mesure aussi générale que l'est cet article que nous avons inscrit, au cours de cette session, dans la loi des chemins de fer, ou comme corollaire de ce présent bill même, savoir : obliger deux réseaux à s'accorder un service réciproque. Pourquoi ? Simplement parce que ce sont deux grandes compagnies qui offrent des privilèges au public et qui, par conséquent, sont forcées de servir le public de toute manière. Nous avons appliqué ce principe aux chemins de fer, pourquoi ne l'appliquerions nous pas aux compagnies de téléphone ? Une compagnie de téléphone quelconque peut se présenter à cette Chambre et si elle peut démontrer qu'elle a éprouvé des dommages, le ministre des Travaux publics dit alors que la loi peut être modifiée. Mais il n'a jamais été démontré que des relations réciproques entre compagnies de téléphone constituent un dommage pour l'une ou l'autre. C'est invariablement dans l'intérêt des deux, et c'est invariablement aussi dans l'intérêt des abonnés des deux compagnies. Ces relations augmentent les affaires des deux compagnies. Lorsque les affaires pressent trop, la compagnie augmente son matériel et ses installations. Elle est organisée pour cet objet. La compagnie du téléphone Bell demande aujourd'hui d'augmenter son capital de \$20,000,000 à \$30,000,000, afin de faire face à tout surcroît d'affaires. La compagnie du téléphone Bell désire très vivement entreprendre toutes ces opérations. Je ne sais pas pourquoi elle s'oppose à la mise en vigueur de ce principe qui la favorise. Mais je dis que cette disposition de la loi ne répond pas à toutes les exigences du public ; ce n'est qu'un premier pas dans la bonne voie, et le Gouvernement en aura la preuve lorsque cette modification sera soumise au pays.

M. DUNCAN ROSS : L'honorable député de York-sud (M. W. F. Maclean) si l'on pousse son argumentation à une conclusion logique, veut confisquer non seulement les biens de la compagnie du téléphone Bell,

mais aussi ceux de toutes les autres compagnies téléphoniques de moindre importance. En ma qualité de membre du comité spécial qui a fait une enquête sur ces affaires de téléphone, je désire, si le comité me le permet, lui exposer mon opinion sur cette question. Cette législation sur les téléphones a résulté d'une discussion qui eût lieu dans cette Chambre pendant la dernière session, à la suite de laquelle le Gouvernement nomma un comité qui fut chargé d'étudier cette question, et à très grands frais, fit venir des experts pour rendre témoignage. Je défie l'honorable député ou qui que ce soit de trouver dans les témoignages rendus quelque chose qui justifie l'attitude qu'il a prise ce soir.

Il ne trouvera rien dans les témoignages de tous les experts qui ont comparu, qui justifie son attitude. Avant de devenir membre de ce comité spécial, j'ai pris la peine d'étudier ces témoignages avec tout le soin que je pouvais. Je désire renvoyer au témoignage rendu par M. A. S. Têtu, le secrétaire de la National Interstate Telephone Association des Etats-Unis d'Amérique, qui est reconnu, je crois, comme l'un des experts en téléphone les plus compétents de ce pays. Je vais lire ce qu'il dit dans son témoignage, page 1364 du n° 36 (de la version anglaise). L'honorable député de York-sud lui pose cette question :

D. Et assurant un échange de communications ?

R. Je crois que cela pourrait être laissé à la décision des compagnies elles-mêmes.

Plus loin, à la page 1372, le témoin est interrogé contradictoirement par M. Miller :

D. Vous comprendrez qu'ici nous n'avons qu'un réseau de lignes interurbaines, qui est la propriété de la compagnie Bell, et souvent il arrive que les cultivateurs aimeraient à former des compagnies locales de cultivateurs, et dans quelques-uns des petits villages où le réseau Bell n'a pas pénétré, ils voudraient former une compagnie locale pour faire un service local, ou que, dans une grande municipalité, les gens peuvent trouver qu'ils ne sont pas traités avec justice, quant aux prix, par la compagnie Bell, et qu'ils désirent établir une compagnie rivale. L'incommodité et la difficulté, c'est qu'ils ne peuvent pas établir de communications interurbaines, ne possédant pas en propre des lignes interurbaines. Alors y aurait-quelque chose de matériellement impossible ou de moralement mauvais dans l'adoption d'une méthode juste et raisonnable par laquelle la compagnie Bell pourrait être obligée de fournir aux différentes compagnies locales les facilités et donner les communications, pourvu que, naturellement, ces petites compagnies indépendantes locales fussent obligées, comme l'a dit M. McLean, d'établir leur réseau selon un type uniforme ?—R. Il n'y aurait aucune impossibilité matérielle mécanique, ou électrique à pareille condition, mais quant à la question de valeur commerciale ou de prudence, je ne saurais donner de réponse.

D. Naturellement, il faudrait qu'il soit entendu que la question financière fût déterminée avec justice de manière que la compagnie Bell n'eût pas à en souffrir. Cela fait, pensez-vous que la

M. DUNCAN ROSS.

compagnie Bell aurait quelque raison valable de s'opposer à cette obligation, en retour du privilège qu'elle possède de donner ces communications ?—R. Pourvu que le même territoire ne soit pas exploité par la compagnie Bell. Vous avez dit que cette compagnie n'exploite pas le territoire en question ?

D. Supposons qu'elle occupe la contrée ou une partie du territoire ?—R. Alors, je penserais qu'elle ne devrait pas encourager la concurrence contre elle-même jusqu'au point de prêter à une autre compagnie l'usage de son réseau. A mon avis, ce serait une mauvaise affaire pour elle.

Plus loin, à la page 1383, M. Macfarlane, représentant la compagnie Bell, lui pose cette question :

D. Sur l'interprétation d'un contrat ?—R. Oui, monsieur.

D. Si deux compagnies étaient reliées matériellement, je veux dire si elles avaient un raccordement matériel obligatoire, ne serait-il pas possible à l'une d'elles d'endommager considérablement la ligne de l'autre ?—R. Il serait possible à une compagnie de désenclaver le service de l'autre.

D. Une entreprise possédant pareille emprise sur la ligne de l'autre quand elles sont reliées matériellement, peut laisser cette ligne ouverte ?—R. Dans cette condition la chose serait difficile. Ce que je veux dire par "désenclaver" le service est ceci : si vous aviez communication avec un point de ma ligne, vous pourriez détériorer l'état de votre ligne de manière à jeter le fardeau de la preuve sur moi.

D. Ne serait-ce pas possible de trouver où se produit le retard ?—R. Il serait presque impossible de trouver qui est en faute.

De sorte que tous les experts qui ont comparu devant le comité, dont l'honorable député faisait lui-même partie, répétant ce qu'il dit aujourd'hui. Lorsque cette affaire a été renvoyée au sous-comité cette année, elle a été de nouveau étudiée. Les représentants de la compagnie Bell étaient présents, ainsi que les représentants des municipalités. Ces dernières étaient représentées par M. Hartley Dewart, C.R., et tout le monde reconnaît la vigueur et l'habileté dont il a fait preuve en exposant au comité la cause des municipalités.

Le comité a produit un rapport et le ministre des Chemins de fer a présenté un amendement qui, dans une certaine mesure l'a fortifié en prescrivant que, pour éviter le raccordement, le service devrait être plus efficace. Cet amendement a été accepté, non seulement par la compagnie de téléphone Bell, mais aussi par les municipalités. Malgré cela, on nous demande ce soir d'aller plus loin et de prendre connaissance des saugrenues idées socialistes de l'honorable député d'York-sud (M. Maclean). La Chambre a déjà été entraînée assez loin par des discours de cette sorte. L'amendement que le Gouvernement propose ce soir tel que je le comprends, laisse à la commission des chemins de fer le soin de décider s'il y aura ou non raccordement. Je ne vois pas d'inconvénient à la chose, mais et je désire appeler l'attention de la Chambre sur ce point,

si la commission allait donner à la déclaration du Parlement une interprétation trop libérale, ce serait la ruine de toutes les compagnies de téléphone qui dans ce pays offrent au public quelque garantie. La compagnie de téléphone Bell n'a pas d'intérêt pour nous; nous avons dans notre province de la Colombie-Anglaise nos propres compagnies de téléphone. Nous avons là une compagnie qui, à de très grands frais, a relié, dans cette province, toutes les petites villes de l'intérieur, au moyen de lignes intermédiaires, construites, pour un grand nombre, par dessus les montagnes. Nous avons ainsi Rossland, Nelson, Trail, Grand-Forks, Greenwood, Phœnix et Midway, que tout un réseau de lignes met en communication entre elles; et le succès de ce réseau téléphonique dépend non pas du service particulier qu'il donne à chaque ville individuellement, mais de ce que, de votre bureau, dans l'une quelconque de ces villes, vous pouvez, sans quitter votre siège, vous faire donner la communication avec toutes les autres villes.

M. GALLIHER : Avec Spokane aussi.

M. DUNCAN ROSS : Avec Spokane et les villes des Etats-Unis.

Qu'arriverait-il si la commission des chemins de fer se permettait d'élargir le sens que le Parlement entend donner à la présente déclaration? Il en résulterait que d'éphémères compagnies d'intérêt local s'établiraient dans toutes ces villes...

M. BERGERON : De petites compagnies.

M. DUNCAN ROSS : De petites compagnies, qui diraient à la commission: Reliez-nous aux lignes intermédiaires qui assurent le succès de l'autre réseau téléphonique. Pour se protéger, les autres compagnies se verraient contraintes d'abandonner leur système de réseaux interurbains. Il ne leur resterait pas autre chose à faire; car il n'est pas raisonnable de supposer que, si une compagnie de téléphone venait s'établir dans ma propre ville de Greenwood pour faire concurrence à la compagnie de téléphone de Vernon à Nelson, cette dernière voudrait un instant soutenir à des frais énormes et cela pour faciliter les affaires d'une compagnie rivale, une ligne s'étendant par dessus les montagnes jusqu'à Vernon. Cette compagnie exploite aujourd'hui à perte le réseau interurbain, et ce n'est que par le fonctionnement du réseau entier qu'elle fait un profit.

M. SPROULE : Si la compagnie exploite ainsi à perte, est-ce parce qu'elle n'a pas assez d'affaires pour sa ligne interurbaine?

M. DUNCAN ROSS : La perte vient de l'énorme capital placé dans cette ligne. Là où l'affaire devient un profit c'est avec l'exploitation des divers réseaux urbains. Je le répète, en ce qui regarde la ligne interurbaine, l'exploitation se fait à perte.

M. SPROULE : Puisque ses installations urbaines, par le fait de leur raccordement avec la ligne principale, lui sont une source de profit, ce profit ne s'augmenterait-il pas d'autant, si le nombre de ces installations était augmenté?

M. DUNCAN ROSS : J'admets volontiers que de nouvelles installations alimenteraient avantageusement la ligne principale, pourvu toujours que ces installations soient à elle. D'un autre côté, si, avec un capital de \$1,000 ou \$5,000, une compagnie vient s'installer dans une de ces villes et que vous lui permettiez de prendre sur le réseau interurbain tout le profit que peut donner un placement de \$250,000, il ne restera plus, dis-je, à la compagnie propriétaire de ce réseau autre chose à faire pour se protéger que de l'abandonner.

M. SPROULE : Quand la compagnie recevra pleine compensation pour ce service, pourquoi l'abandonnerait-elle?

M. W. F. MACLEAN : La commission aura le soin de régler le prix de ce service.

M. DUNCAN ROSS : L'honorable député de Grey (M. Sproule) parle de compensation pleine payée à la compagnie, mais qu'il me permette de lui expliquer cette anomalie. Aujourd'hui nous pouvons, moyennant 50 cents pour la première minute, parler de Greenwood à Nelson, distance de 100 milles, et je n'hésite pas à dire qu'à raison du chiffre des capitaux placés là, la compagnie ne peut transmettre ce message sur sa ligne pour \$1.50. Allez-vous supposer qu'une commission de chemin de fer, en autorisant le raccordement, va fixer à \$1.50 la minute de conversation pour laquelle nos gens de Nelson ne demandent que 50 cents à leurs propres clients. La compagnie de téléphone Vernon-Nelson est en état d'accorder ce bon marché pour la raison que sa ligne principale est un accessoire de ses installations urbaines qui s'y raccordent. Je n'aurais guère d'hésitation à affirmer, sans le savoir au juste, que la compagnie de téléphone Bell ou une autre compagnie quelconque exploite à perte leur réseaux téléphoniques principaux et se rattrape par les profits qu'elles retirent des riches localités où elles font de bonnes affaires.

Ce que l'honorable député d'York-sud propose, c'est d'encourager d'éphémères compagnies de téléphones à s'établir dans les petites villes, et de leur donner la pleine jouissance d'un réseau de lignes principales, construites à grands frais par leurs propriétaires, qui se risquent à les exploiter à perte, en vue du service qu'elles rendent à leurs installations urbaines.

M. W. F. MACLEAN : La compagnie dont vous parlez a-t-elle des cabines publiques?

M. DUNCAN ROSS : Oui.

M. W. F. MACLEAN : La personne qui n'est pas abonnée peut-elle, en payant la

communication, utiliser ces cabines publiques ?

M. DUNCAN ROSS : Certainement.

M. W. F. MACLEAN : Mais alors, si cette personne en payant la communication, peut se servir de la ligne interurbaine, pourquoi ne le pourrait-elle pas faire sur un fil en payant la même taxe ?

M. DUNCAN ROSS : L'honorable député (M. Maclean) est toujours si entortillé dans ses raisonnements que je n'entreprendrai pas de lui répondre.

M. W. F. MACLEAN : Vous n'avez pas besoin de me répondre.

M. DUNCAN ROSS : Si l'on peut téléphoner d'une cabine, rien au monde n'empêche de le faire sur un fil. L'honorable député d'York-sud voit-il quelque motif qui puisse empêcher la chose ?

M. W. F. MACLEAN : Vous ne permettez pas que l'on se raccorde par un fil aux lignes interurbaines, mais vous voulez bien qu'on aille frapper à la cabine et payer.

M. DUNCAN ROSS : Je ne m'oppose nullement à ce que l'on ait tous les raccords voulus par fil, mais je dis qu'il est absolument injuste d'obliger une compagnie propriétaire de lignes interurbaines à donner à une compagnie sans le sou le bénéfice d'une exploitation régulière assurée par la dépense de forts capitaux.

M. LANCASTER : Du moment que la commission des chemins de fer aura imposé une taxe raisonnable, où sera le mal ?

M. DUNCAN ROSS : Ce que je cherche à démontrer—et je ne fais que parler de ce que je sais—c'est que, dans le cas, par exemple, de la compagnie du téléphone de Vernon à Nelson, elle transmet aujourd'hui des messages par ses lignes interurbaines à un prix moindre que ne le voudrait le succès de son exploitation.

M. LANCASTER : Cette preuve étant faite devant la commission des chemins de fer, est-ce que cette dernière n'augmentera pas nécessairement le chiffre de la taxe.

M. DUNCAN ROSS : L'absurdité de la situation est que la compagnie dont je parle permet aujourd'hui que l'on se serve de ses lignes interurbaines moyennant 50 cents pour une minute de conversation, lorsque la juste rétribution de ce service exigerait \$1.50. Combien de temps dans ce pays durerait une commission de chemins de fer qui imposerait à une compagnie de téléphone rivale une taxe de \$1.50 pour une communication que la compagnie Vernon-Nelson permet à ses abonnés moyennant 50 cents ?

M. LANCASTER : Si ce que dit là l'honorable député est exact et que les faits, puisque faits il y a, fussent représentés à la commission des chemins de fer, il y au-

M. W. F. MACLEAN.

rait ample justification pour une augmentation de la taxe

M. DUNCAN ROSS : L'expérience que j'ai de certaines gens est que, lorsqu'ils sont circonvenus par certains journaux, et par certains politiciens, ces mêmes gens font des choses très peu raisonnables.

M. W. F. MACLEAN : Il est de bonne doctrine libérale de toujours avoir confiance aux gens, et vous paraissez l'oublier.

M. DUNCAN ROSS : Pour ce qui est de l'amendement que le ministère propose ce soir, je suis tout disposé à laisser la chose à MM. les commissaires des chemins de fer, mais je me permettrai de dire que si cet amendement déclare que la commission devra faire certaines choses, c'est là un pouvoir bien dangereux à lui confier. Même en déclarant seulement que la commission pourra faire certaines choses, c'est déjà un bien dangereux pouvoir à lui donner ; et, si j'appuie cet amendement, c'est bien à cause de la confiance que j'ai en la commission des chemins de fer.

M. SPROULE : Que cet amendement vaille ou non mieux que l'autre, je pense qu'il est loin de répondre à ce que le public attend ou désire.

Presque partout il existe un double réseau téléphonique permettant et les communications urbaines et les communications interurbaines ; et dans bien des cas, ces deux réseaux ont des bureaux distincts. Les lignes particulières qui partent de la campagne s'avancent jusqu'aux portes de la ville, et voudraient en franchir le seuil, se rendre jusqu'aux magasins, aux gares, pénétrer chez le médecin, l'avocat, le forgeron, lesquels pour la plupart ont chez eux des appareils qui appartiennent à la compagnie Bell ou autre compagnie d'intérêt local. Les gens de la compagnie désirent appeler le médecin, mais la ville ou le village refusent de laisser poser dans une même rue deux ou trois lignes de poteaux ; et par suite la compagnie Bell, se trouvant la première sur le terrain, reste maîtresse absolue de la situation, à l'exclusion des autres ; mais les bureaux des deux compagnies seront dans la même maison où les fils pourront en un clin-d'œil être raccordés.

Il arrive très fréquemment que des personnes de la campagne désirent appeler quelqu'un du village, mais elles en sont empêchées par ceci, que les deux compagnies exploitent des réseaux urbains, et vous ne statuez pas qu'il pourra y avoir échange. Bien souvent, pour ne parler que du marchand de machines agricoles, ce marchand aura besoin de s'informer à la gare si telle pièce de ses machines, qu'un cultivateur attend avec grande hâte, est arrivée. Cet amendement ne contient rien qui autorise la commission des chemins de fer à ordonner le raccordement de ces deux lignes. Les affaires de ces deux lignes sont pour les

quatre cinquièmes du caractère que je viens de décrire et pour ce genre d'affaires elles ne tirent absolument aucun avantage de cet amendement. J'avais donc raison de dire que le public ne reçoit pas du Gouvernement ce qu'il en attendait et ce que, ainsi que je me l'étais laissé dire, le Gouvernement lui avait promis.

Mon honorable ami de Yale-Caribou (M. Ross) dit que les lignes interurbaines ne donnent pas de bénéfice. Le tarif entre Ottawa et Toronto est \$1.75 pour une conversation de trois minutes et dira-t-il que si la ligne est continuellement occupée la compagnie ne retirera pas à ces taux de très grands bénéfices ?

M. DUNCAN ROSS : J'ai dit que les lignes à longue distance traversant des montagnes ou sur des parcours de 25 à 40 milles ne donnaient pas de profits.

M. SPROULE : Quelle différence cela fait-il que la ligne passe dans les montagnes ou ailleurs, du moment qu'il y a des villes échelonnées sur le parcours ? Dans l'exploitation d'une ligne comme celle qui va à Toronto la compagnie augmente le nombre de ses fils sur le même câble à mesure que les affaires augmentent. La dépense à faire pour la pose des nouveaux fils n'est pas aussi considérable en proportion que celle des précédentes, et si la compagnie reçoit assez de messages pour tenir vingt fils employés au lieu d'un, les derniers dix-neuf donnent plus de profit en proportion que le premier, parce que leur installation a coûté moins cher. Quelle injustice faisons-nous à la compagnie lorsque nous l'obligeons à donner ce service si elle y gagne de l'argent ? C'est la compagnie qui fixe le tarif et le pays est obligé de l'accepter et il n'est pas à supposer qu'elle fixera ce tarif si bas qu'il ne lui rapporte pas un intérêt sur son placement. N'est-il pas vrai que la compagnie du téléphone Bell donne de bons dividendes aujourd'hui ? Le fait que ses actions se vendent à 160 est la meilleure preuve de ses profits. Je répète que cette proposition n'est pas suffisante et que le pays n'en est pas satisfait. Que m'importe ce que le ministre de l'Agriculture et le ministre des Travaux publics disent. Cela ne fait aucune différence au pays qui connaît ce qu'il lui faut et il sait que ce qu'on lui offre ne suffit pas à ses besoins. Je dirai même que chacun de ces divers amendements a été rédigé par l'avocat de la compagnie Bell et qu'ils ont été naturellement rédigés à l'avantage de la compagnie et non pas du pays. Le Gouvernement a retardé à proposer un nouvel article et maintenant il en offre un qui ne vaut pas mieux que les autres. Je ne crois pas que celui de ce soir soit meilleur que celui d'hier. Je vois que la condition contenue dans cet amendement dit qu'il n'y aura pas d'échange entre les compagnies locales et le service local de la compagnie Bell le rend, à mon avis, aussi mauvais que si vous ne permet-

tiez pas d'échange du tout. Il ne vaudra pas mieux pour les cultivateurs du pays qui, plus que toute autre classe, désirent avoir l'avantage de meilleurs raccordements que ceux qu'ils ont à présent et qu'ils ne remercieront pas le Gouvernement parce que ce qu'il leur donne ce soir ne vaut pas grand-chose.

M. PRINGLE : Je comprends parfaitement que le sujet que nous discutons ce soir est plein de difficultés. Je faisais partie du comité spécial qui a eu à s'occuper de cette question. Le comité a refusé d'approuver le principe contenu dans l'amendement proposé ce soir par l'honorable ministre des Travaux publics. L'honorable ministre a dit : Pourquoi déposséderions-nous une compagnie du bien qu'elle a gagné avec son argent et ses talents, et l'instant d'après il offre un amendement par lequel il propose de priver la compagnie d'une grande partie de ses profits. Il veut bien leur laisser le droit de se servir de leurs lignes de téléphones dans les différentes villes et villages, mais il propose de confisquer virtuellement la ligne interurbaine.

On a beaucoup parlé des intérêts du public dans cette discussion. Je comprends tout autant que n'importe qui que notre devoir est de légiférer dans l'intérêt du public, et ceux qui ont placé leur argent dans cette compagnie, ceux qui ont couru des risques il y a quelques années, lorsque la communication téléphonique était encore dans l'enfance, ceux qui ont d'année en année mis leur argent dans l'entreprise, et aujourd'hui il y a \$12,000,000 d'engagés dans la compagnie Bell du Canada, millions souscrits par des capitalistes dans toutes les parties du pays, méritent certainement que l'on considère leurs intérêts avant que nous adoptions une proposition aussi radicale que celle qu'on nous offre. Je sais que l'on répondra que nous n'enlevons pas à la compagnie des lignes interurbaines sans une compensation.

Je n'aime pas beaucoup à parler de ce qui se passe dans le pays au sud de notre frontière ; mais je trouve que la compagnie américaine du téléphone a dépensé une somme énorme dans les États-Unis et donne aujourd'hui le meilleur service téléphonique qui existe au monde.

J'ai lu cet après-midi un article écrit par un ingénieur de Londres comparant les services téléphoniques de Londres, New-York, Paris, Madrid et il disait que le service des téléphones américains était le meilleur service au monde. Ce qui montre que la compagnie américaine du téléphone donne un bon service, c'est qu'il y a un téléphone par 42 habitants ; et il faut se rappeler qu'il y a dans les États-Unis près de 5,000 compagnies indépendantes qui ont 7,500 postes publics, 2,000,000 d'abonnés, et 8,000 commutateurs ; et je demanderai à l'honorable député de York-sud s'il peut montrer qu'on ait jamais dans les États-Unis obligé une compagnie de téléphone de fournir des rac-

cordements de la nature de ceux qu'on demande ce soir. Il n'y a qu'un seul état dans les Etats-Unis où on ait adopté une législation de ce genre. C'est l'état du Maine, et dans cet état on n'a jamais pu réussir à la mettre en vigueur, et elle ne l'est pas encore aujourd'hui. Ce que je dis là est sans doute contre les vues d'un grand nombre de membres de cette Chambre, parce qu'il y a un sentiment croissant de ne pas considérer les intérêts du capital. Nous ne devrions pas encourager ce mouvement. Nous avons besoin de capitaux dans ce pays, mais nous n'en obtiendrons pas si le Parlement fait des lois pour les gêner et détruire ce qu'ils servent à édifier. Je demande, monsieur l'Orateur, si cela a du bon sens? Pourquoi avons-nous eu ces experts? J'ai pris la peine de lire les témoignages pour voir ce qu'ils disaient au sujet de la possibilité dans la pratique de laisser d'autres compagnies se servir de la ligne interurbaine d'une autre compagnie, et je ne puis, dans toute la masse de témoignages qui ont été donnés, rien trouver pour montrer que cela soit praticable. Au contraire je trouve dans le témoignage du représentant des compagnies indépendantes que cela aurait pour effet de ruiner la compagnie. On lui demandait :

Si nous unissons matériellement deux compagnies concurrentes, c'est-à-dire si nous les obligeons à se prêter matériellement l'usage de leurs lignes, ne serait-il pas possible à l'une de ces compagnies de détruire le service de l'autre compagnie dans une grande mesure?—R. Il serait possible aux deux compagnies de se nuire mutuellement dans leur service.

Or, qu'est-ce que nous voulons dans le service téléphonique ?

Nous voulons une communication instantanée. Par exemple une personne à Montréal désire parler à une autre personne à Toronto pour des affaires importantes. Mais la ligne interurbaine est occupée par une compagnie locale entre Toronto et Montréal. Quelques honorables députés ont dit que nous avions bien fait des arrangements pour l'échange des transports. Cela est tout différent. La question de télégraphie est une question tout différente. Vous remettez votre télégramme à une compagnie qui l'envoie par ses fils ; mais du moment que vous reliez une de ces compagnies locales de téléphone avec le fil interurbain, la compagnie locale à un bout de la ligne et la personne à l'autre bout ont l'usage absolu de ce fil. Il n'est plus en la possession des propriétaires de cette ligne principale. Je ne dis pas qu'il ne serait peut-être pas bon d'avoir une ligne principale et un grand nombre de lignes indépendantes travaillant en harmonie, mais je dis que lorsque vous demandez que l'on permette aux compagnies rivales de la compagnie du téléphone Bell de prendre possession de sa ligne interurbaine, vous n'aurez pas un service efficace

M. PRINGLE.

et vous détruirez la propriété de la compagnie.

Prenons pour exemple un cas qui se produit souvent. Une compagnie locale tend par exemple ses fils parallèlement à ceux des compagnies d'éclairage électrique. Elle demande ensuite un raccordement avec la ligne interurbaine de la compagnie Bell. Arrive une tempête qui met en contact un fil de lumière électrique et un fil de téléphone, le résultat est quelquefois des dommages qui s'élèveront à \$1,000. Qui paiera cela ? C'est un cas qui se présente fréquemment. Un honorable député de la Colombie-Anglaise a parlé des lignes interurbaines à travers les pays montagneux. Cet après-midi en lisant un article sur les lignes interurbaines de la Nouvelle-Angleterre, j'ai vu que dans une seule année le verglas et le tonnerre ont causé des dommages aux lignes interurbaines aussi élevés que ceux qui ont été causés sur les côtes de la Nouvelle-Angleterre par les tempêtes de la mer. Je dis donc qu'une compagnie qui est propriétaire d'une ligne interurbaine a des dépenses énormes. Ce sont ses propres capitaux qu'elle place dans l'entreprise et il n'y a pas de raisons pour qu'on lui demande de donner à ses rivales une ligne qu'elle aura construite elle-même.

On dira peut-être que les compagnies rivales ne sont pas assez fortes pour construire une ligne interurbaine. Mais dans ce cas particulier le public est protégé parce que nous disons dans cette loi que dans toutes les localités où la compagnie de téléphone Bell n'a pas un service téléphonique les compagnies locales auront le droit d'être reliées à la ligne principale. De cette manière les compagnies travailleront sans doute de concert. Elles ne se feront pas concurrence et il n'y a aucun doute que la compagnie du téléphone Bell sera heureuse d'accepter les messages des autres compagnies. Les lignes interurbaines dans le Canada sont encore dans leur enfance. Aux Etats-Unis il y a des lignes de longue distance dans toutes les directions, et ces lignes ne sont pas la propriété d'une seule compagnie. Il y a aujourd'hui environ 275,000 milles de lignes interurbaines dans ce pays. Lorsque cette question a été discutée devant le comité j'ai proposé d'ajouter le paragraphe suivant à l'article 1er :

Pourvu qu'aucun ordre ou permission pour un raccordement ne soit en aucun cas accordé lorsque dans l'opinion de la commission le réseau téléphonique, la ligne ou les lignes d'une province, d'une municipalité ou d'une compagnie ou aucun réseau directement ou indirectement relié avec ces lignes, dessert le même territoire en tout ou en partie.

Mon honorable ami de Toronto-est (M. Kemp) proposa l'amendement qui suit :

Enlever les mots "tout ou en partie" et ajouter les mots suivant : dans la mesure et suivant les conditions que dans l'opinion de la

commission le raccordement ou la communication ne devrait pas être accordée.

Eien que je n'approuve pas entièrement l'amendement, parce qu'il contient un principe que je considère injuste—le principe de permettre à une compagnie de se servir de la propriété d'une autre compagnie—cependant, je dis que cela serait plus juste que la proposition actuelle du ministre des Travaux publics. On a fait à la Chambre plusieurs propositions à ce sujet. Le ministre des Chemins de fer nous a présenté un amendement hier soir. Il a agi d'une manière très curieuse pendant toute cette discussion. Lorsque l'article 25 et toute la question étaient discutés devant le comité, si quelqu'un ne pensait pas exactement comme lui il était très ennuyé et ne voulait rien écouter et s'en tenait au principe de l'article 25. Voilà maintenant qu'il vient dans cette Chambre proposer d'ajouter comme paragraphe :

Pourvu qu'aucune ordre ou commission ne soient accordés lorsque la compagnie avec laquelle le raccordement est demandé possède un réseau télégraphique dans la même ville ou le même village, ou a une ligne téléphonique de longue distance entre les mêmes localités dans lesquelles opère la compagnie qui demande le raccordement et donne au public, dans l'opinion de la commission, un service efficace.

Il y a peu de différence entre l'amendement proposé par l'honorable député d'York-sud (M. Maclean) et celui du ministre des Chemins de fer. Je dis très sérieusement que nous avons apporté au bill des amendements très importants dans l'intérêt du public. Nous avons adopté des articles pour la réglementation du tarif des compagnies de téléphone. Nous avons réglé les conditions d'établissement sur le territoire des municipalités, et je crois que nous pourrions nous en tenir là pour le présent, et nous pourrions probablement reprendre le bill, à la session prochaine. Le principe contenu dans la motion de l'honorable ministre des Travaux publics (M. Hyman) est décidément mauvais. Il équivaut tout simplement à une confiscation et à la ruine des compagnies qui ont dépensé des sommes énormes pour développer le service téléphonique dans le pays.

M. CAMPBELL : L'amendement proposé par le ministre des Chemins de fer est très à propos. Il sera d'un grand avantage au public, parce que les compagnies indépendantes pourront obtenir le raccordement avec les lignes principales à longue distance. Cela ne nuira pas à la compagnie Bell parce que je crois que ses lignes interurbaines lui donnent de bons profits, et qu'elles lui en donneront davantage lorsqu'elles auront une plus grande clientèle, et au lieu d'enlever quelque chose à la compagnie Bell vous lui donnez au contraire une plus forte clientèle qui rendra ses lignes interurbaines plus profitables. Je crois donc que le Gouvernement agit bien

en nous proposant l'adoption de l'amendement qui a été déposé ; mais je crois qu'il ne va pas assez loin. Je regrette qu'il n'ait pu trouver le moyen d'accorder la correspondance avec une compagnie locale. Je ne comprends pas qu'il puisse y avoir des objections à cela.

Je ne comprends pas toutes ces tergiversations, ces intrigues, ces hésitations et ces définitions, comme si les intérêts de la compagnie Bell étaient les seuls que nous avons à considérer. Notre devoir n'est pas ici de servir les intérêts d'une compagnie ou d'une autre, nous sommes ici pour surveiller les intérêts du peuple et faire des lois qui lui seront avantageuses. Quelqu'un peut-il dire que si l'on permettait à ces compagnies de se raccorder les unes avec les autres la compagnie Bell ne s'en trouverait pas mieux ? Ces raccordements seraient certainement d'un grand avantage au peuple. Ils lui assureront un service à meilleur marché et de toutes manières plus à son avantage.

Ce projet a été discuté en comité général. Le comité en a fait rapport favorablement. Le bill a été imprimé de nouveau, et dans le bill réimprimé il y a un article disant que la commission des chemins de fer pourra ordonner que toutes ces compagnies fassent un raccordement de leurs réseaux. Dans plusieurs villes d'Ontario il y a deux compagnies. Les gens de professions et ceux dans les affaires sont conséquemment obligés d'avoir deux téléphones dans leurs maisons ou à leurs bureaux et payent ainsi deux fois. Or, ne vaudrait-il pas mieux—et pourquoi cela ne serait-il pas fait—obliger ces compagnies à relier leurs réseaux afin qu'au lieu d'avoir deux téléphones une personne n'en ait plus besoin que d'un ? Nous n'enlevons rien à la compagnie du téléphone de cette manière. Si une petite compagnie qui n'a que 50 appareils demande à raccorder son réseau avec celui de la compagnie Bell qui en a 500, la commission établira les conditions auxquelles cette demande sera accordée de manière à rendre justice à la compagnie qui a cinq cents abonnés, de même qu'à celle qui n'en a que cinquante.

Dans la circonscription que j'ai l'honneur de représenter il y a une compagnie indépendante de téléphone qui a 120 abonnés. Dans le même district la compagnie Bell n'en a que 25. Si les deux compagnies raccordaient leurs réseaux, cela serait à l'avantage de la compagnie Bell de desservir ces 120 abonnés.

M. CONMEE : Quel est le tarif de la compagnie indépendante ?

M. CAMPBELL : Cela ne fait aucune différence, parce que la commission règlera les prix qui seront demandés de façon à ce qu'aucune injustice ne soit faite à aucune compagnie. Mais le but principal, qui est de

donner des facilités et des avantages au public, a été atteint. Pour obtenir cela, tout ce qu'il y a à faire, c'est d'adopter le bill tel qu'il a été adopté par le comité de la Chambre, et laisser juger le tout par la commission des chemins de fer. Naturellement, si le Gouvernement s'en tient à son amendement, je suppose qu'il sera adopté, mais je puis lui dire qu'il devra finir par se soumettre, car l'opinion publique dans ce pays n'approuvera pas qu'on refuse à ces compagnies les raccordements qu'elles demandent. Les avocats de la compagnie Bell peuvent parler jusqu'à épuisement, mais le peuple ne permettra pas que cette compagnie, ce monopole qui s'est enrichi aux dépens du peuple, refuse aux autres compagnies le raccordement avec ces lignes. Le temps viendra, et il s'avance rapidement, où la volonté du peuple prévaudra. Je crois que le Gouvernement ferait une grande erreur en insistant pour que son amendement soit adopté. Cet amendement est un pas dans la bonne voie, mais il n'y a pas de raisons qui nous empêchent d'aller plus loin que cela. Dans la province d'Ontario nous avons aujourd'hui soixante compagnies de téléphone indépendantes. Leur nombre augmente avec rapidité. Ces compagnies desservent en grande partie des gens que la compagnie Bell ne voulait pas desservir. Les lignes sont établies dans les petites villes et villages, mais elles sont restreintes dans leurs opérations, parce qu'elles ne peuvent pas avoir de raccordement avec les lignes interurbaines. Il y aurait avantage pour toutes les compagnies à pouvoir être mises en correspondance avec les abonnés des autres compagnies dans la même localité.

Un honorable DEPUTE : Qu'ils prennent les téléphones de la compagnie Bell.

M. CAMPBELL : Allez-vous décréter maintenant que le public doit s'abonner à une compagnie plutôt qu'à une autre? De quel droit pouvez-vous me désigner la compagnie que je dois favoriser? Quel droit a ce Parlement d'empêcher ceux qui veulent former une compagnie de téléphone, comme les propriétaires du Bell qui en ont formé une?

M. GALLIHER : Alors, qu'ils se soutiennent par eux-mêmes.

M. CAMPBELL : C'est ce qu'elles font, mais le Parlement est obligé de tenir compte des besoins publics. La compagnie Bell semble être pour beaucoup de gens un grand manitou. Les honorables députés en parlent comme si c'était une chose sacrée et dont on ne doit parler qu'avec respect, de cette compagnie géante qui a saigné le peuple à blanc pendant des années et qui maintenant essaye d'écraser et de démolir les autres compagnies en voulant accaparer leurs affaires. Mais moi je dis donc que le Gouvernement fait une erreur en n'exigeant pas qu'elle accorde ces raccordements; et

M. CAMPBELL.

je suis certain que si le Gouvernement voulait suivre la ligne de conduite que je propose, la population d'Ontario et de tout le Canada l'en remercierait.

M. W. F. MACLEAN : Pour appuyer davantage ce que le député de York-centre (M. Campbell) a si bien dit, on me permettra de citer un exemple pris dans son propre comté. Il y a plusieurs compagnies rurales de téléphone dans le comté de York, y compris York-nord, la division électorale que représente la ministre de la Justice (M. Aylesworth). Le réseau des compagnies rurales s'étend jusque dans les villes d'Aurora, New-Market et Markham, où elles ont pour principaux abonnés le médecin, le vétérinaire, les marchands et ainsi de suite. Elles demandent à avoir des raccordements avec la compagnie Bell, et pourquoï ne les auraient-elles pas lorsqu'elles offrent de payer la compagnie Bell à son propre tarif pour ses services? Il y a quelque temps un honorable député m'a mis au défi de donner la preuve d'une assertion que je faisais. Je ne veux pas donner lecture des témoignages en détail, mais je citerai quelques courts extraits du rapport du comité spécial sur les téléphones. M. Oughtred a donné ce témoignage :

D. Cela vous serait-il d'un grand avantage si la compagnie Bell raccordait son réseau avec le vôtre?—R. Ce serait une bonne chose si nous pouvions obtenir l'usage des lignes interurbaines de la compagnie Bell ou de toute autre compagnie.

M. GALLIHER : Oui, pour la compagnie.

M. W. F. MACLEAN : Pour tout le monde.

D. La grosse question dans la situation téléphonique au Canada n'est-elle pas la nécessité d'une loi générale obligeant l'échange des messages à des taux raisonnables?—R. C'est la question la plus importante que je connaisse.

Un grand nombre d'autres personnes qui habitent d'autres parties du Canada ont donné des témoignages. Il y avait plusieurs témoins venus de la province de Québec, qui ont donné en français leur témoignage que l'honorable député de Beauharnois (M. Bergeron) traduisait et tous ces témoins de la province de Québec ont été unanimes à dire que les lignes que les compagnies de téléphone de cultivateurs voulaient faire un échange de messages avec la compagnie Bell et qu'elles étaient prêtes à payer le même prix que tout le monde payait pour ce service. Presque tous les membres de cette Chambre pourraient donner des exemples de compagnies de téléphone de cultivateurs qui désirent avoir des raccordements avec les lignes de la compagnie Bell et désirent payer le prix de ces raccordements. L'honorable député de Stormont (M. Pringle) a parlé du capital de la compagnie Bell comme s'il était bien considérable. C'est dans la province d'Ontario que cette compagnie engage le plus de capitaux dans son entreprise, et si la

somme en est aussi forte qu'on le dit, et si la compagnie refuse de rendre justice aux cultivateurs de la province d'Ontario, je puis dire à l'honorable député et à la compagnie de téléphone Bell que les cultivateurs s'adresseront à la législature d'Ontario pour obtenir justice et que la législature la leur accordera. S'il ne l'obtiennent pas d'une manière ils l'obtiendront d'une autre. Si cette compagnie a autant de capitaux placés dans l'entreprise qu'elle le dit, les cultivateurs d'Ontario verront à ce qu'elle paye des taxes en proportion de ses capitaux. Ils fixeront un taux spécial pour les compagnies de téléphone qui les traiteront bien et un taux plus élevé sur les compagnies qui refuseraient d'accorder les raccordements.

M. GALLIHER : Je voudrais faire remarquer aux deux honorables députés de York qui viennent de parler que le comté de York n'est pas tout le Canada. Bien que je sois prêt à concéder que les cultivateurs et autres personnes qui vivent dans ce comté ont droit d'avoir le meilleur service téléphonique possible à un taux raisonnable, je crois aussi que nous vivons dans une province, dans tous les cas dans une partie de la province qui n'est peut-être pas dans une situation aussi favorable sous le rapport des téléphones que le comté de York, mais nous avons droit tout de même à avoir notre service téléphonique. Or, s'il est juste que le Gouvernement doive non seulement accorder le service interurbain, ainsi qu'on le propose dans cet amendement, mais aussi donner des raccordements avec les compagnies locales, quelle sera la position de notre réseau téléphonique dans l'intérieur de la Colombie-Anglaise ? Il arrivera tout simplement que si une compagnie rivale se formait, quand bien même elle n'aurait que quelques abonnés, elle pourrait obtenir un échange de messages locaux et aussi le droit de se raccorder à la ligne principale de longue distance de la compagnie existante, et l'effet serait qu'en très peu de temps nous n'aurions pas de service téléphonique du tout.

M. G. H. McINTYRE : L'honorable député me permettra-t-il de l'interrompre ? Il ne me semble pas que nous soyons déraisonnables en demandant à ces compagnies de téléphone à se soumettre à ces conditions. Je trouve étrange qu'on nous dise qu'une augmentation d'affaires va ruiner la compagnie. L'honorable député voudra-t-il expliquer comment cela se ferait ?

M. GALLIHER : Je vais l'expliquer. Ainsi que l'a dit mon honorable ami de Yale-Caribou (M. Duncan Ross), la ligne principale qui est en exploitation dans la Colombie-Anglaise, dans cette partie dont il a parlé, ne fait pas ses frais, même lorsqu'elle jouit d'un monopole, et que ce n'est que grâce aux affaires qu'elle obtient dans les différentes villes reliées à son réseau, et qu'elle n'a pas d'opposition, qu'elle est en mesure de nous donner un service interurbain dans tout le pays.

M. CONMEE : Si la prétention de l'honorable député est bien fondée, cela veut-il dire qu'il ne devra jamais y avoir de concurrence téléphonique dans la province de la Colombie-Anglaise ?

M. GALLIHER : Je vais répondre à l'honorable député. Prenons, par exemple, la ville de Toronto ou toute autre ville du Canada, et lorsque la commission aura réglé les tarifs téléphoniques, je dis que ces villes seront mieux servies s'il n'y a qu'une seule compagnie ou un seul service téléphonique que s'il y en a deux ou trois. C'est du nouveau en fait de législation que de dire qu'une compagnie qui est déjà établie sera obligée d'aider à une compagnie rivale de s'établir en lui donnant des facilités pour lesquelles la première compagnie a dû déboursier de l'argent, ce que n'a pas fait la compagnie rivale.

M. LANCASTER : C'est ce que vous avez fait depuis un demi-siècle en enlevant leurs terres aux cultivateurs.

M. GALLIHER : Prenons un autre exemple. Supposons qu'il y ait une autre compagnie possédant une ligne entre London et Toronto, et que cette ligne n'aille pas plus loin. Or, si les citoyens de London, qu'ils soient ou non abonnés à la compagnie du téléphone Bell, vont au poste public de la compagnie, ils sont parfaitement protégés, parce qu'ils peuvent faire leur conversation par la ligne de la compagnie Bell entre London et Montréal. Quand bien même qu'ils seraient abonnés à une compagnie locale indépendante, ils peuvent converser par la ligne de la compagnie Bell, et ils sont protégés au sujet des prix par la commission des chemins de fer qui règlera les tarifs.

Or, pourquoi cette compagnie locale, qui est rivale de la compagnie Bell dans London, aurait-elle les mêmes avantages que les abonnés de la compagnie Bell et l'usage d'une ligne pour laquelle ils ne paient pas un sou ? Je prétends que c'est obliger une compagnie à prêter secours à une autre pour l'aider à s'établir et lui faire concurrence. Si on prétend que c'est là un bon principe d'affaires, pour moi, je ne suis pas de cet avis. On ne cause aucun tort à ceux qui ne peuvent avoir ce service. Supposons maintenant que la compagnie Bell ait une autre ligne venant de Dundas ou d'un autre centre rural jusque dans Hamilton, et que la compagnie Bell n'ait pas de ligne principale venant dans cette ville, vous pourriez obliger la compagnie à faire passer ces messages à Montréal, parce que c'est le seul moyen par lequel ils peuvent être transmis. C'est là une proposition juste. Mais le Gouvernement est allé un peu plus loin. Je dis que si le Gouvernement allait aussi loin que le voudrait l'honorable député d'York-sud, il en résulterait que dans l'intérieur de la Colombie-Anglaise nous n'aurions pas de service interurbain du tout.

M. BARR : Quel serait le résultat si, dans le Canada, nous n'avions qu'une compagnie de téléphone ? L'honorable député dit que c'est une législation nouvelle. Oui, nous avançons toujours. Nous faisons de la nouvelle législation presque toutes les semaines, et le résultat est que le peuple en a le bénéfice. Je crois qu'il a été prouvé qu'un échange de messages entre les différentes compagnies de téléphone sauverait des centaines et des milliers de dollars à la population des provinces où il y a plus d'une compagnie de téléphone. Puisqu'une législation de cette sorte est dans l'intérêt public, je crois que la compagnie Bell ou toute autre compagnie ne devrait pas s'y opposer. Il est vrai que nous avons fait un pas en avant, mais je crois que l'agitation va se continuer et que le Gouvernement pourrait tout aussi bien ne pas se laisser enlever le mérite d'une législation qui devrait inévitablement être adoptée, car le peuple la demande.

Pas un sujet de législation proposé pendant cette session n'occupait plus l'attention publique que la loi concernant les téléphones, et le peuple s'attendait que nous lui donnerions un échange de communications téléphoniques, tout comme il y a échange dans le service des chemins de fer.

Nous savons que dans le passé la compagnie Bell n'a pas rempli tous les engagements qu'elle a pris envers la population, et que son objet a été de faire les plus grands profits plutôt que de servir le public. Souvent cependant elle ne s'est pas occupée de ses profits afin de pouvoir mieux écraser les petites compagnies. Lorsqu'elle a vu que le Parlement se préparait à servir les intérêts publics, elle a fait certains efforts pour donner satisfaction à la population, mais maintenant qu'elle s'aperçoit que le Gouvernement a fait moins que ce que l'on attendait de lui, la compagnie Bell va être plus raide dans ses conditions et la population n'aura aucun bénéfice. Un service téléphonique est une chose de la plus grande importance possible pour les agriculteurs. Il met l'industrie agricole en contact direct avec les villes et augmente beaucoup de cette façon les agréments de la vie à la campagne. Si vous embarrassez les compagnies rurales, vous allez priver la population des avantages qu'elle aurait autrement. Dans le comté de Dufferin, il y a une douzaine de compagnies de téléphone, et si elles pouvaient échanger les communications avec la compagnie Bell, ce serait un grand avantage pour ceux qui vivent dans ces comtés. Nous savons que les compagnies de chemins de fer désiraient permettre à ces compagnies locales de placer leurs appareils dans les gares, et que la compagnie Bell a fait une telle opposition que les compagnies de chemins de fer ont dû céder. Ce soir nous ne recevons que les miettes qui tombent de la table du Gouvernement et ces miettes sont bien petites.

M. GALLIHER.

Je ne crains pas de dire que l'agitation va se continuer dans le pays et que le peuple va demander que notre législation soit faite dans les intérêts du grand nombre, et qu'on ne laisse plus ces grandes compagnies se mettre en travers du bien public.

M. M. S. SCHELL : Je n'ai aucun grief contre la compagnie Bell ; je crois qu'elle nous a donné un service efficace. Il est vrai qu'elle jouissait de grands privilèges, et je ne crois pas qu'elle ait donné au public plus que le public n'avait le droit d'avoir. On nous assure ce soir que cette loi va permettre les raccordements entre toutes les compagnies de téléphone du Canada, mais je désire qu'on nous dise d'une façon claire si ce sera un échange réciproque.

M. W. F. MACLEAN : Cela n'apparaît pas dans le bill.

M. M. S. SCHELL : Cet article est rédigé de telle façon qu'il faudrait un avocat très habile pour le déchiffrer, et c'est pour cela que je voudrais savoir du Gouvernement ce que l'article signifie réellement. Supposons qu'une compagnie désire établir un raccordement, est-ce que la compagnie qui demande ce raccordement pourra avoir un échange réciproque ?

M. EMMERSON : Oui.

M. M. S. SCHELL : Supposons qu'une compagnie refuse de faire l'échange, pourrait-elle y être forcée ?

M. EMMERSON : Il n'y a aucun doute que c'est là une des conditions du raccordement. Du moment que le raccordement est fait, chaque compagnie peut se servir des fils de l'autre. Une des conditions que poserait la commission serait que les clients de la compagnie qui demandent le raccordement auraient le droit d'utiliser les lignes de la compagnie qui fait la demande.

M. M. S. SCHELL : Supposons alors qu'un certain nombre de petites compagnies demandent la correspondance avec la compagnie Bell, et supposons que la compagnie Bell dise : Nous voulons bien vous donner la correspondance que vous demandez, mais notre service a tant de valeur, et nous sommes obligés de vous demander de payer en conséquence. Qu'arrivera-t-il alors ? Beaucoup de ceux qui ont parlé ce soir ont dit que le service à longue distance de la compagnie Bell valait beaucoup plus que le prix qu'elle en recevait et que la compagnie serait perdante si on lui offrait beaucoup plus de messages, mais à mon avis, c'est le plus faible raisonnement que j'aie jamais entendu faire par des gens intelligents. Le point que je voudrais éclaircir est celui-ci : supposons que la compagnie Bell ou une compagnie dise à une compagnie plus petite : Nous allons vous donner le raccordement que vous demandez, mais nous ne voulons pas que nos clients se transmettent des

messages par vos lignes. Dans ce cas-là la compagnie Bell peut-elle être forcée de donner l'échange de la même manière qu'entre deux compagnies d'égale force?

M. EMMERSON : Oui.

M. M. S. SCHELL : Ces compagnies rurales ont des lignes de 30 ou 40 milles de long, qui sont virtuellement des lignes interurbaines. Est-ce que la compagnie Bell sera obligée de transmettre ses messages par les lignes de ces compagnies, afin que les services qu'elle recevra de cette façon de ces lignes rurales puissent lui être offerts en compensation des services qu'elle rendra elle-même ?

M. W. F. MACLEAN : Non; l'une est une ligne interurbaine et l'autre ne l'est pas.

M. EMMERSON : La commission a le pouvoir de régler cela.

M. W. F. MACLEAN : Seulement au sujet des lignes interurbaines.

M. EMMERSON : Chacune des lignes téléphoniques mentionnées par mon honorable ami (M. Schell) est une ligne interurbaine et les conditions de l'échange de communications seront fixées par la commission des chemins de fer. Mon honorable ami comprendra que le raccordement qui est fait est un raccordement matériel. Vous appelez le poste téléphonique où se fait le raccordement, et lorsque les deux lignes sont mises en contact, vous demandez la personne avec laquelle vous désirez parler par la ligne interurbaine; vous n'êtes pas obligé de donner votre message à la compagnie Bell qui le transmet ensuite à la personne voulue, mais on vous donne un raccordement par lequel vous pouvez parler directement vous-même.

M. M. S. SCHELL : Je comprends cela. Si la compagnie Bell refuse, la compagnie qui demande le raccordement ne pourra pas donner à la compagnie Bell un service pour compenser celui que celle-ci lui donnera. Je ne crois pas que l'échange soit obligatoire.

M. EMMERSON : Oui, il l'est.

M. W. F. MACLEAN : J'é ne suis pas du même avis que le ministre.

M. M. S. SCHELL : Si vous pouvez donner au pays et à la Chambre l'assurance qu'il y aura échange réciproque à conditions égales en proportion des services rendus et des messages échangés, personnellement, je suis en faveur de la proposition. J'irais même plus loin. Je voudrais avec le député d'York-centre (M. Campbell), donner un échange complet. Je crois que le public demande cet échange.

M. EMMERSON : Ainsi que je l'ai dit déjà, la commission aura le pouvoir de fixer les conditions et je ne puis pas concevoir qu'elle permettrait un raccordement qui ne serait pas basé sur des avantages réciproques et des conditions égales. Je n'ai aucune crainte à ce sujet.

M. M. S. SCHELL : Je voudrais insérer les mots "un échange de communications transmises d'une ligne à une autre".

M. EMMERSON : Je crois que l'article est clair. Il ne conviendrait pas de donner un pouvoir discrétionnaire au Gouvernement et par le même article lui lier les mains. A mon avis ce serait une législation restrictive et peu sage. Il vaut mieux laisser les tribunaux déterminer cette question.

M. M. S. SCHELL : J'aurais préféré l'article primitif à celui-ci. Je crois que le pays sera avant longtemps couvert de lignes téléphoniques d'un bout à l'autre; les districts ruraux ont présentement des lignes téléphoniques qui les mettent en communication avec toutes les parties du Canada, et nous croyons qu'il vaudrait mieux accorder l'échange même dans les villes et villages. Naturellement la compagnie qui a le plus grand nombre d'abonnés aurait droit à une compensation en rapport avec les services qu'elle rend, mais je crois que la commission des chemins de fer peut trouver une base juste pour l'échange de communications sans empiéter sur les droits des plus grandes compagnies.

M. BERGERON : Lorsque j'ai lu la première partie de cet amendement rédigé par le ministre : "Toute province, municipalité ou corporation", j'ai pensé que cela voulait dire que tous les réseaux municipaux ou provinciaux auraient droit de se prévaloir de cet amendement, mais lorsque j'ai entendu l'explication de l'honorable ministre, j'ai compris que cela voulait dire que toutes les compagnies du pays, que les soixante ou soixante et quinze compagnies indépendantes auraient droit de se servir des lignes à longue distance, et je dis que si nous accordons cela nous faisons une mauvaise législation. Nous sommes censés être ici pour légiférer dans l'intérêt du public, et je prétends que si nous forçons le réseau interurbain à donner la communication aux lignes de toutes ces compagnies, ce n'est pas une bonne législation, et nous ne travaillons pas dans les intérêts de ceux qui se servent de la ligne interurbaine. Nous devons travailler pour le bien public, mais nous ne devons pas commettre d'injustice. A entendre parler quelques-uns des honorables députés nous nous imaginerions que la compagnie du téléphone Bell est un croquemitaine, ainsi que le député d'York-centre l'a appelée.

Il n'y a pas de termes assez blessants qu'on puisse lui adresser, et un étranger qui entrerait dans cette salle pendant que ces députés parlent s'imaginerait que cette compagnie est composée de malfaiteurs publics qui devraient être mis en prison. Je crois que cela est très injuste. La compagnie Bell a été la première dans ce pays. Lorsqu'elle est arrivée ici en 1881 et a demandé une charte, les gens en riaient

et tous ceux qui examineront la loi de cette époque verront que le Parlement lui a accordé tout ce qu'elle demandait. Elle a réussi dans son entreprise; elle a travaillé, elle l'a développée, elle s'est montrée énergique, et aujourd'hui elle donne un service au pays, le meilleur service du monde, ainsi qu'il a été constaté devant le comité des téléphones. Elle a accumulé de l'argent, et aujourd'hui on lui reproche que ses actions ont beaucoup de valeur. Mais c'est une garantie qu'elle est capable de donner un bon service au public. Elle a l'argent nécessaire; elle peut donner un service téléphonique à toutes les municipalités qui le demanderont. J'approuve que les conditions soient soumises à la commission des chemins de fer. Il y a là une garantie pour le public; mais croyez-vous que cet amendement est à l'avantage de celui qui a besoin de téléphoner à longue distance?

J'ai entendu dire ici dans cette Chambre que la compagnie Bell fait un grand profit à transmettre les messages à longue distance. Pourquoi alors ne permet-elle pas aux petites compagnies de se servir de ses fils? C'est un bien drôle de raisonnement. Le téléphone est par lui-même l'essence du monopole dans le bon sens du mot. Ce n'est pas comme un chemin de fer. Nous accordons des droits de parcours à une compagnie sur la voie d'une autre compagnie. Le New-York-Central a des droits de parcours sur la ligne du Pacifique-Canadien jusqu'à Montréal, mais cela n'empêche pas les trains du Pacifique d'arriver et de partir aux heures fixées. La compagnie du chemin de fer du New-York-Central paye de fortes sommes pour ce privilège.

C'est bien différent lorsqu'il s'agit d'une ligne téléphonique. Quelqu'un qui de la ville d'Ottawa converse avec une personne dans la ville de Montréal occupe toute la ligne. Il y a six fils entre Montréal et Ottawa mais ils sont si souvent employés que nous avons à attendre quelquefois trois quarts d'heure ou une heure avant de pouvoir téléphoner à Montréal, et ce ne sont pourtant que les abonnés qui se servent de la ligne. Si toutes les compagnies locales de téléphone avaient le droit de se servir des lignes interurbaines de la compagnie du téléphone Bell, un abonné de cette dernière compagnie serait exposé à attendre quelquefois trois ou quatre heures avant d'avoir son tour. Serait-ce juste à l'égard des abonnés? Nos honorables amis ne voient rien autre chose que la compagnie Bell; mais ce sont ses abonnés qui souffriraient si nous adoptions cette législation. Mon honorable ami de Grey (M. Sproule) dit que les embranchements sont un profit pour les lignes interurbaines.

Si l'entreprise est profitable, pourquoi toutes ces compagnies ne se coalisent-elles pas pour construire une ligne de grand parcours? La compagnie de téléphone Bell a commencé avec un capital très faible. En

1881, son capital n'était que de \$500,000. Si ces messieurs ont pour les cultivateurs canadiens une amitié aussi vive que celle qu'ils leur témoignent depuis deux jours, qu'ils forment une compagnie, qu'ils souscrivent le capital entre eux et qu'ils établissent une ligne de grand parcours, au lieu de chercher à forcer la compagnie de téléphone Bell, qui a dépensé des millions pour établir un réseau de grand parcours dans toute l'étendue du Canada, à céder l'usage de ce réseau à toutes les petites compagnies locales. Après avoir construit ce réseau, et avoir doté le Canada de ce qui est probablement le meilleur service au monde, il lui faut encore dépenser de fortes sommes pour le maintenir. Quelques cultivateurs s'entendent pour construire une ligne de téléphone; ils fixent les fils sur des arbres, des clôtures, des coins de maisons; et toutes les petites compagnies de cette nature au Canada, dont les appareils sont peut-être vieux de quinze ans, demandent que la compagnie de téléphone Bell leur permettent de greffer leurs lignes sur son réseau. En adoptant pareille mesure, nous commettrions une injustice, et au lieu d'augmenter l'efficacité du service téléphonique, nous lui causerions un grave préjudice. Je suis en faveur de l'initiative privée, non seulement pour la compagnie de téléphone Bell, mais pour toute autre compagnie; et le service téléphonique plus qu'aucun autre devrait être l'objet d'un monopole, mais un monopole soumis à une réglementation. Dans mon propre comté, les cultivateurs ont demandé à la compagnie de téléphone Bell d'y installer des bureaux, et la compagnie l'a fait sur-le-champ. Aujourd'hui il y en a un d'établi, je pense, dans toutes les paroisses de mon comté, le prix de l'abonnement n'est pas trop élevé, et les habitants sont parfaitement satisfaits. Le projet de loi que nous sommes à délibérer prescrit que le service téléphonique sera réglementé par la commission des chemins de fer. J'approuve cette mesure, mais je ne voudrais pas aller plus loin. Nous nous tromperions en permettant à toutes ces petites compagnies de se servir du réseau de grand parcours de la compagnie Bell; par là, non seulement causerions-nous un préjudice à cette dernière compagnie, mais nous ne ferions aucun bien aux petites compagnies locales.

M. BOURASSA : Je n'aurais pris aucune part à cette discussion, n'était le discours que vient de faire l'honorable député de Beauharnois (M. Bergeron). Il a parlé de son expérience, et je parlerai de la mienne. Il n'y a pas de doute que les fondateurs de la compagnie de téléphone Bell se sont montrés très avisés et ont gagné beaucoup d'argent, que je ne leur envie aucunement, du reste. Si le peuple canadien avait alors prévu quels développements prendrait le service téléphonique, il n'aurait pas accordé à

la compagnie de téléphone Bell des pouvoirs et privilèges si étendus ; et nous ferons bien de nous rendre compte, dès aujourd'hui qu'avant longtemps, dans tout pays civilisé, on trouvera tout aussi absurde de laisser à une compagnie d'intérêt privé l'exploitation du service téléphonique, que nous trouverions absurde actuellement de confier à une telle compagnie l'entreprise du transport des dépêches. Il n'est pas douteux que, d'ici à quelques années, l'exploitation des téléphones, aussi bien que des télégraphes, devra relever de l'Etat. Nous ferons bien de nous faire à cette perspective et ne pas nous constituer les avocats de la compagnie de téléphone Bell, ou de telle ou telle autre compagnie, grande ou petite. Envisageons cette question à un point de vue national. Je m'éloigne peut-être quelque peu du sujet de la discussion, en le disant, mais je suis d'avis que tout ce qui tend à la centralisation du service téléphonique et à l'uniformité dans la transmission des dépêches sur les lignes de faible ou de grand parcours, nous rapproche de la solution du problème que le Parlement fédéral sera un jour appelé à résoudre. En ce qui regarde la compagnie de téléphone Bell, mon expérience est celle-ci : quand elle a intérêt à consentir au raccordement, elle le fait ; autrement, elle s'y refuse. Elle a refusé pendant bien des années de raccorder à son réseau la rive nord de l'Ottawa, bien que la distance à couvrir jusqu'à Montréal ne fût que de trente-cinq milles. Elle donnait pour raison qu'il y aurait encombrement d'affaires. Il se forma deux petites compagnies. La compagnie Bell commença par s'en moquer, disant que ces compagnies ne feraient pas leurs frais ; mais bientôt, s'apercevant que ces compagnies étendaient leurs opérations et se relieraient probablement à Ottawa, elle s'empressa de compléter le circuit. L'excuse qu'elle donna pendant quinze ans pour se dispenser d'établir cette ligne disparut dès qu'elle se fut rendu compte qu'il était dans son intérêt d'empêcher le développement de ces deux petites lignes.

Une fois celles-ci établies dans le comté de Labelle, la compagnie de téléphone Bell ne voulut pas leur permettre de se raccorder à son réseau, et il nous fallut vingt années d'efforts pour y arriver. C'est le devoir du Parlement fédéral de mettre cette compagnie Bell hors d'état d'empêcher l'établissement de ces moyens de communication, et de faciliter le plus possible les raccordements entre les divers réseaux. Sans doute, au point de vue de la compagnie de téléphone Bell, le raisonnement de l'honorable député de Beauharnois est juste. Toute nouvelle industrie dans le pays sera, sans doute, d'abord, l'œuvre de l'initiative individuelle ; mais lorsque cette industrie prend une importance nationale, l'intérêt de l'ensemble de la population doit l'emporter sur celui des particuliers qui ont engagé leurs fonds dans une entreprise de cette nature. L'esprit de nos

lois devra changer ; nous ferons bien de nous préparer à ce changement et d'y préparer les personnes intéressées dans ces compagnies.

M. BERGERON : Il y a une manière d'opérer ce changement, mais ce n'est pas en permettant aux petites compagnies de se servir des artères téléphoniques de la compagnie Bell et de les détériorer au détriment de celle-ci et d'autres compagnies. L'honorable député a parlé du mode de transmission des dépêches ; il peut faire la même chose dans le cas des compagnies de téléphone.

M. BOURASSA : L'objection qu'a faite l'honorable député est celle même qu'a faite la compagnie Bell lorsqu'elle a refusé de permettre le raccordement dans les circonstances que j'ai dites ; et l'expérience a fait voir que ces objections étaient des plus futiles, comme elle l'a constaté elle-même lorsqu'on l'eût forcée de faire ces raccordements, mais pas avant.

M. W. F. MACLEAN : Je propose en amendement que nous biffions les mots "de grand parcours", et l'article sera ainsi conçu :

Chaque fois qu'une province, municipalité ou corporation, ayant cessé de construire un réseau ou une ligne téléphonique et d'exiger une taxe pour ce service, et désireuse d'utiliser un service ou une ligne téléphonique relevant d'une compagnie quelconque ou lui appartenant...

Je biffe les mots "de grand parcours" dans les deux cas.

M. MONK : L'honorable député de Labelle (M. Bourassa) perd complètement de vue l'obligation d'indemniser la compagnie. Il est possible que dans un avenir encore assez éloigné, je l'espère,—car nous ne sommes pas encore mûrs pour ce régime,—les réseaux téléphoniques de notre pays seront nationalisés. Mais je doute fort que notre pays soit préparé pour la réalisation immédiate d'un tel vœu.

M. BOURASSA : Je n'ai pas dit que le changement se ferait sur-le-champ.

M. MONK : Mais lorsque le temps sera venu de l'effectuer, il vous faudra tenir compte de l'obligation d'indemniser la compagnie. Je n'ai pu me rendre compte sur quoi nous nous fonderions pour adopter même l'amendement du ministre des Chemins de fer. On a fait le rapprochement avec les compagnies de chemins de fer ; mais il est bien connu que ces compagnies sont dans une situation spéciale. Nous construisons ces chemins de fer, nous leur accordons des droits de circulation, des concessions de grande valeur, nous les mettons à l'abri de la concurrence. Mais voici une compagnie qui s'est développée par son propre effort, qui a engagé ses propres capitaux, qui n'a pas reçu la moindre subvention de l'Etat ; en vertu de quel principe allez-vous la forcer à laisser une autre compagnie utiliser son réseau de grand parcours ? Prenez des endroits où il existe deux compagnies rivales. Pre-

nez le cas de la ville de Montréal, où la compagnie de téléphone Bell a développé grandement ses opérations, grâce à ses propres ressources, et donne satisfaction à tout le monde. Sauf dans le cas cité par l'honorable député de Labelle (M. Bourassa), cette compagnie s'est montrée très bien disposée envers les habitants de la province de Québec. Mais prenez le cas de Montréal; vous allez mettre n'importe quelle petite compagnie en mesure d'utiliser le réseau tout entier de la compagnie de téléphone Bell. De quel droit le faites-vous? C'est ni plus ni moins qu'une confiscation.

M. BOURASSA : Quand la compagnie Bell est chargée de transmettre une dépêche d'une autre compagnie, ne lui revient-il pas une partie de la taxe exigée pour la transmission de cette dépêche?

M. MONK : Sans doute, mais, comme on l'a établi devant le comité, l'année dernière, ce mode de rémunération ne dédommage réellement pas la compagnie Bell. Le fait est que vous mettez cette compagnie à contribution, en vue de l'établissement d'une compagnie rivale. En permettant à d'autres compagnies d'utiliser son réseau elle nuit à ses propres abonnés. La manière de mettre à effet l'idée énoncée par l'honorable député de Labelle (M. Bourassa) serait d'exproprier la compagnie moyennant indemnité. C'est seulement en vous y prenant de cette manière que vous appliqueriez dans des conditions équitables votre droit de propriétaire éminent; mais actuellement vous l'appliquez d'une manière préjudiciable à cette compagnie.

M. CONMEE : Je n'ai encore entendu aucune bonne raison qui pourrait engager le comité à substituer cet amendement à la disposition du bill adoptée naguère par le comité. Le comité a adopté un bill prescrivant qu'il se fera un échange réciproque de dépêches téléphoniques, non seulement sur les lignes de long parcours, mais aussi sur celles de petit parcours. Quelle raison l'honorable député peut-il avoir de vouloir maintenant changer cette disposition? Je n'en ai entendu énoncer aucune. L'honorable député de Beauharnois (M. Bergeron) prétend que nous causons un préjudice à la compagnie propriétaire de la ligne de grand parcours, vu que nous accordons à une petite compagnie le droit d'utiliser cette artère pour ses abonnés. Je dirai à l'honorable membre que tout citoyen du Canada, qu'il soit ou non abonné de la compagnie de téléphone Bell, a le droit de se servir de cette artère. On me permettra, je l'espère, de discuter cette question sans m'accuser d'être l'ennemi de la compagnie Bell. Je ne pense pas qu'il se trouve personne qui préconise cet échange réciproque des dépêches par malveillance pour la compagnie.

M. BERGERON : N'avez-vous pas entendu quelqu'un qualifier cette compagnie d'épouvantail?

M. MONK.

M. CONMEE : L'honorable député qui s'est servi de cette expression n'a pas voulu par là insulter ladite compagnie; il s'en est servi à l'adresse de ce qu'il considérait être un monopole et pour réfuter le raisonnement qu'on faisait en sa faveur. Si je ne craignais de fatiguer le comité, je pourrais fort bien relever une action foncièrement mauvaise qu'elle a commise. Dans la ville de Port-Arthur, nous aurions voulu dès le début engager la compagnie Bell à établir un réseau. Elle refusa de le faire; et, lorsque nous eûmes organisé une compagnie locale, elle refusa de lui vendre de ses appareils téléphoniques, la mit dans la nécessité de s'en procurer ailleurs. Puis elle nous menaça de poursuites.

M. BERGERON : Et elle gagna son procès.

M. CONMEE : Non, la compagnie Bell perdit sa cause. Elle détenait un brevet, et ses brevets canadiens furent déclarés nuls.

M. BERGERON : Le ministre de la Justice me renseigne tout autrement.

M. CONMEE : Elle a écrasé la compagnie locale. Je ne l'en blâme pas, car d'autres à sa place aurait probablement fait la même chose. A Owen-Sound, elle a agi de la même manière; une compagnie locale s'était formée et fut obligée de fermer ses portes, parce que la compagnie Bell voulait avoir le monopole. L'honorable député trouverait commode, s'il avait dans sa maison un téléphone de quelque autre compagnie de pouvoir obtenir la communication du bureau central, et causer avec quelqu'un de Montréal, au lieu d'avoir à sortir de sa maison et à se rendre dans un bureau de la compagnie Bell pour jouir du même privilège.

M. BERGERON : Nous avons à Montréal deux compagnies, la compagnie Bell et celle des Marchands, deux bonnes compagnies. La compagnie Bell a de 20,000 à 25,000 abonnés; celle des Marchands en a beaucoup moins; mais le prix d'abonnement au téléphone de la compagnie des Marchands est beaucoup moindre que pour celui de la compagnie Bell. Or, supposons que l'honorable député soit un abonné de la compagnie Bell, et que je sois un abonné de la compagnie des Marchands. Je paie un prix d'abonnement moins élevé que lui. Je téléphone à Ottawa; et, aux termes de cette loi, je serais en mesure de m'emparer de la ligne, bien qu'il désire lui aussi téléphoner à Ottawa, et bien qu'il paie un prix d'abonnement plus élevé que moi et soit l'abonné de la compagnie même qui possède la ligne de grand parcours que je l'empêche d'utiliser. Est-ce juste? Est-ce dans l'intérêt des abonnés de compagnies téléphoniques généralement?

M. CONMEE : Si le raisonnement de l'honorable député a quelque valeur, l'amende-

ment est de nul effet. Suivant lui, l'abonné d'une autre compagnie pourrait incommoder un abonné de la compagnie Bell en l'empêchant d'utiliser une ligne de grand parcours; est-ce bien cela ?

M. BERGERON : Oui.

M. CONMEE : Eh bien, le même état de choses existe sans que nous adoptions cette proposition ; car chacun est libre de se rendre dans un bureau public de la compagnie Bell et d'utiliser le service de grand parcours au détriment des abonnés de cette compagnie. . .

M. BERGERON : Non, on ne lui donnera pas la préférence sur les abonnés.

M. CONMEE : Eh bien, je ne suis pas un abonné de la compagnie Bell et j'ai utilisé son réseau à maintes reprises, à la fois en cette ville-ci et à Toronto.

M. BERGERON : Aux bureaux publics.

M. CONMEE : Quelle différence cela fait-il ?

M. BERGERON : De mon bureau, à Montréal, je puis demander la communication avec Ottawa, et on me la donnera avant de la donner au bureau public.

M. CONMEE : On a pour règle, je pense, de donner la communication dans l'ordre où les demandes se font. La seule différence qu'il y aurait, aux termes de la proposition que je voudrais voir adopter, c'est que l'abonné de la compagnie locale pourrait être appelé à payer une taxe un peu plus élevée pour l'utilisation de la ligne de grand parcours que celui qui, souscrivant directement à la grande compagnie de téléphone, paye un prix d'abonnement plus élevé, et la compagnie propriétaire de la ligne de grand parcours aurait droit d'exiger la rémunération plus élevée que fixerait la commission. . .

M. BERGERON : En ma qualité d'abonné de la compagnie Bell j'aurais le pas, dans l'utilisation de la ligne de grand parcours sur l'honorable député qui n'est pas un abonné. Mais si cette proposition devait être adoptée, l'abonné de la compagnie des Marchands aurait le pas sur moi, bien que je sois abonné de la compagnie Bell.

M. CONMEE : Non, il n'aura pas la préférence sur vous : c'est le premier à demander la communication qui l'obtient. Mais si on lui donne la préférence, de quoi pouvez-vous vous plaindre. Voilà pour l'objection. Les compagnies de téléphone sont des transmetteuses publiques de messages, de même que les chemins de fer sont des voituriers publics de voyageurs et de marchandises ; et le public a le droit de régler la manière dont ces compagnies feront la transmission des messages pour la plus grande commodité de tous, cela, bien entendu, sans empiéter sur les droits de

propriété de la compagnie. Personne, au reste, ne veut commettre d'injustice à son égard ; nous disons que toute l'affaire devrait être laissée à la commission que nous avons chargée de la réglementation des chemins de fer, entreprises dont l'exploitation exige des capitaux beaucoup plus considérables et donne lieu à des problèmes beaucoup plus compliqués. S'il y a quelque raison d'accorder ce privilège d'obtenir la communication sur la ligne de grand parcours, visé dans l'amendement que nous délibérons, cette raison s'applique avec encore plus de force en ce qui regarde le raccordement avec les lignes locales ; car ici le service et la commodité du public sont plus constamment en jeu. Je ne vois pas comment une compagnie de chemin de fer, de télégraphe ou de téléphone peut souffrir un préjudice en raison de ce que le nombre de ses pratiques est augmenté, de ce que ses opérations se multiplient, de ce qu'elle reçoit plus d'argent. D'honorables députés ont allégué que l'exploitation de ces lignes téléphoniques de grands parcours n'est pas lucrative, et d'autre part ils allèguent que la compagnie souffrirait un préjudice en étant mise à même de multiplier ses opérations.

M. E. M. MACDONALD : Ce n'est pas là le raisonnement qu'on a fait ; c'est simplement la manière dont l'honorable député le présente.

M. CONMEE : On a déclaré à mainte et mainte reprise que si ces artères téléphoniques de grand parcours étaient forcés de transmettre les messages leur arrivant de ces petites compagnies, la grande compagnie en souffrirait un préjudice.

M. R. L. BORDEN : Ce n'est pas là, suivant moi, le raisonnement qu'on a fait. Ce raisonnement était en conformité de certains faits qui sont à ma connaissance personnelle ; une compagnie exploitant des artères téléphoniques de grand parcours peut exploiter ces artères à perte, mais retirer un bénéfice de l'exploitation de l'ensemble du réseau. Si l'on permet à l'abonné de la compagnie locale d'utiliser l'artère téléphonique de grand parcours de la grande compagnie va-t-on lui permettre de le faire d'après le tarif à perte que cette compagnie accorde à ses propres abonnés, ou devra-t-on l'obliger à payer deux fois le prix qu'on exige des autres ?

M. W. F. MACLEAN : Si la commission croit que c'est juste, oui.

M. CONMEE : Je sais bien que c'est là le raisonnement qu'on a fait, mais comment le chef de l'opposition peut-il en établir la justesse ?

M. R. L. BORDEN : Je n'argumente pas moi-même, je me borne à rappeler l'argument que d'autres ont présenté, en le corroborant de faits qui sont à ma connaissance.

M. CONMEE : Eh bien, admettons-le ; admettons qu'une compagnie puisse maintenir une ligne de grand parcours rattachée à son réseau, et l'exploiter à perte. Mais comment cette ligne de grand parcours souffrira-t-elle un préjudice en raison que de nouvelles pratiques vont s'en servir, tout en payant les droits qui sont exigés pour cet usage ?

M. R. L. BORDEN : Je n'ai pas dit qu'elle souffrirait un préjudice.

M. CONMEE : Mais c'est là le raisonnement que l'on fait.

M. R. L. BORDEN : Ce n'est pas le raisonnement que j'ai fait, et je ne voudrais pas l'accepter. Mais il est possible de grossir les opérations de la ligne de grand parcours, sans pour cela en rendre l'exploitation lucrative. Si la compagnie propriétaire de cette ligne de grand parcours doit être contrainte d'en permettre l'usage aux abonnés d'autres compagnies, comment allez-vous fixer les droits ? Quelle base de calcul allez-vous adopter : le tarif qu'elle a établi pour le bénéfice de ses abonnés, ou un tarif spécial calculé de manière à rendre l'exploitation lucrative ?

M. CONMEE : Je persiste à dire que le raisonnement est faux, du moins comme je le comprends. D'autres ont pu le comprendre autrement, et il est possible que je me trompe. Maintenant, il semblerait que cet amendement nous ait été soumis à une phase très avancée de la délibération du présent bill. Le sens peut en être très clair pour certains honorables députés ; mais il ne me paraît pas évident que la résolution accordée à la commission le pouvoir qu'on prétend qu'elle aurait pour le règlement de ces cas. Il est déjà très tard et je propose que le comité fasse maintenant rapport de l'état de la question, afin que nous soyons à même de mettre cette proposition à l'étude.

Des honorables DEPUTES : Que la question soit mise aux voix.

M. CONMEE : Je ne pense pas que ces honorables députés hâtent la conclusion du débat au moyen de ces appels. Il importe de laisser au comité le temps voulu pour considérer ce projet de loi.

M. MACPHERSON : L'honorable député n'a pas le droit d'agir comme s'il composait à lui seul le comité.

M. CONMEE : Non, et l'honorable député pas plus que moi. Il ne lui est pas plus permis d'empiéter sur mes droits qu'il ne m'est permis d'empiéter sur les siens. Je fais cette proposition au ministre ; il est parfaitement libre de l'accepter ou de la rejeter.

M. TAYLOR : Le ministre chargé d'expliquer ce bill a mis ses papiers sous clef et s'en est retourné chez chez lui ; et il est temps, semble-t-il, que nous suivions son

M. R. L. BORDEN.

exemple. Je propose que le comité fasse rapport de l'état de la question, et demande la permission de siéger de nouveau.

M. FIELDING : Le ministre est sur les lieux.

M. TAYLOR : Non, il n'est pas dans la Chambre.

M. FIELDING : Il n'est pas loin d'ici.

M. ZIMMERMAN : En 1881 ou 1882, le gouvernement fédéral jugea à propos d'accorder à la compagnie de téléphone Bell la charte la plus extraordinaire qui ait jamais été accordée par aucun parlement au monde pour une telle fin. Il accorda à cette compagnie un monopole couvrant toute l'étendue du Canada ; lui permettant de planter ses poteaux partout où elle le jugerait à propos.

Mais aujourd'hui on voudrait abroger ce privilège en ce qui regarde l'utilisation du capital qu'elle demande au Parlement de lui reconnaître. En insérant dans ce projet de loi l'amendement proposé par le ministre des Chemins de fer, vous allez plus loin qu'aucun autre parlement au monde ; vous outreprenez, à mon avis toutes les bornes de la prudence et de la raison. Sans doute, si la compagnie de téléphone Bell est prête à accepter cet amendement, il n'y a pas de mal à l'adopter. Mais réellement vous ne pourrez trouver aucun exemple d'une mesure semblable adoptée dans aucun pays du monde, forçant une compagnie à accorder à une autre le privilège de l'échange réciproque du trafic. Il existe à peu près deux cents téléphones isolés dans notre pays, non pas des compagnies mais des téléphones isolés qui relèvent de la compagnie Bell, dans les villages et les villes. Or, si ce projet de loi est adopté, il n'y a pas de raison au monde pour qu'il ne se forme pas des compagnies indépendantes dans ces localités qui rattachent leurs lignes aux artères de grands parcours.

Le présent bill ne confisque pas les biens de la compagnie de téléphone Bell. Aujourd'hui cette compagnie Bell se raccorde avec quarante compagnies indépendantes ; et aucun honorable député, j'en suis sûr, ne prétendra que les biens de la compagnie Bell sont confisqués par la présente mesure. L'arrangement a été conclu à des conditions qui sont satisfaisantes pour les deux partis. Je suis persuadé que si le présent bill est adopté ce soir, le pays en sera entièrement satisfait.

M. ALCORN : J'aimerais à me renseigner sur un point : ai-je raison de penser que la proposition faite par le ministre des Chemins de fer, je crois, est destinée à remplacer le paragraphe 1 de l'article 25 ?

M. HYMAN : Si j'ai bien compris c'est la motion principale, c'est-à-dire l'article 25 qui forme le sujet du rapport du sous-comité. L'amendement est proposé par le

ministre des Chemins de fer, et le sous amendement, par l'honorable député d'York-sud.

M. MILLER : Si je comprends bien le sens de l'amendement proposé par le ministre, tout réseau téléphonique possédé par une province, municipalité, ou une compagnie pourra être raccordé à celui d'une autre compagnie possédant une artère de grand parcours. Durant la session dernière, j'étais membre du comité des téléphones, et j'ai appris qu'il y a nombre de réseaux téléphoniques qui sont la propriété de municipalités ou de particuliers. Ils ne sont peut-être pas très étendus, mais il s'en trouve un grand nombre, et qui ont de l'importance dans leurs localités respectives. Je propose que l'amendement soit modifié de manière à s'appliquer aux réseaux possédés par une province, une municipalité, une corporation ; une personne ou des personnes.

M. EMMERSON : Je ne vois pas quel avantage il y aurait à adopter une telle proposition. Il ne faut pas perdre de vue que le 2e paragraphe de l'article 25 restreint le droit d'obtenir la communication aux compagnies qui ont un outillage d'égale puissance. Les petites lignes dont parle l'honorable député ne sont pas pourvues des appareils utilisables pour le service de grand parcours. Pour se prévaloir de ce privilège, il faudrait que ces lignes fussent pourvues d'appareils de grand parcours ; et on n'aurait aucun avantage à se raccorder à la ligne de grand parcours à moins d'être pourvus d'appareils d'égale force.

M. SPROULE : Je vois le ministre de la Justice à son siège, et je lui rappellerai que j'ai pris part à la lutte électorale dont le résultat lui a été favorable. Je me rappelle une très intéressante discussion qui a eu lieu à Stouffville, au cours de laquelle les amis du ministre de la Justice prétendirent qu'il agirait dans l'intérêt des cultivateurs, et on mentionna la question des téléphones. Le ministre de la Justice passait alors pour être l'avocat de la compagnie de téléphone Bell ; et quelqu'un prétendit qu'il ne travaillerait pas dans l'intérêt du cultivateur. A quoi le défenseur du ministre de la Justice répondit : Une fois à Ottawa, il n'y aura pas de membre de la députation qui sera plus prompt que lui à défendre le cultivateur. J'ai attendu avec quelque intérêt ce soir, incertain s'il dirait ou non un mot en faveur des cultivateurs de Stouffville et du pays environnant. A la suite de l'assemblée en question, nous avions eu une longue discussion à l'hôtel et les amis du ministre de la Justice prétendaient que celui-ci serait aussi dévoué aux cultivateurs qu'il serait possible à aucun autre membre du Parlement de l'être. Les cultivateurs seront surpris d'apprendre que le ministre de la Justice n'a pas élevé la

voix ce soir pour dire le moindre mot en leur faveur sur cette question.

M. AYLESWORTH : Je suis venu au monde sur une ferme et j'y ai vécu les plus belles années de ma vie ; et c'est à la ferme que j'ai appris que le meilleur ami du cultivateur n'est pas celui qui pose comme tel et qui proclame le plus hautement son amitié pour lui.

M. SPROULE : C'est là un renseignement extraordinaire que nous donne le ministre de la Justice à cette heure avancée ; mais je ne pense pas que les cultivateurs des environs de Stouffville en soient très satisfaits, eux qui auraient voulu obtenir le droit de raccorder leur réseau téléphonique à celui de la compagnie de téléphone Bell et aux gares de chemins de fer. Les cultivateurs ne seront pas satisfaits, à mon avis, que leur représentant ici n'ait pas dit ce soir un seul mot en leur faveur. Je m'en vais leur laisser régler cette difficulté avec leur membre, le jour où celui-ci briguera de nouveau leurs suffrages.

M. E. M. MACDONALD : Le ministre de la Justice a mieux fait que de dire "un mot" en faveur des cultivateurs ; il a fait quelque chose pour eux.

(L'amendement de M. Maclean est rejeté par 52 voix contre 20.)

L'amendement de M. Emmerson est adopté.

Le paragraphe 2 est adopté.

M. ALCORN : Nous avons beaucoup entendu parler de la nécessité de protéger la compagnie de téléphone Bell dans les cités, les villes ou les villages où il y a concurrence. Je m'en vais proposer un amendement en vue de la protection des propriétaires de réseaux téléphoniques ruraux, dans les termes suivants :

Que le paragraphe suivant soit ajouté au paragraphe 3 :

Nonobstant toute disposition énoncée ci-dessus, le présent acte aura son application en vue d'autoriser toute compagnie ou personne exploitant un réseau téléphonique rural à obtenir de la manière, aux conditions et sauf les restrictions énoncées dans le présent acte, le droit de raccorder son réseau et d'échanger ses messages avec tout autre réseau téléphonique rural ou autre.

L'article 25 ne parle que de "province, municipalité ou corporation". Nombre de ces associations rurales ne sont pas constituées, et je ne vois pas de raison pour qu'un particulier, ou nombre de particuliers, possédant un tel réseau n'aient pas le même droit qu'une province, une municipalité ou une corporation de s'adresser à la commission et de raccorder leur réseau à celui de la compagnie Bell ou de toute autre compagnie, aux termes de l'article 23.

M. PRINGLE : Est-il expédient d'accorder ce pouvoir à une association d'acquérir la personnalité civile ?

M. BERGERON : Cela veut-il dire que si une demi-douzaine de cultivateurs possédaient en commun une petite ligne téléphonique, il leur serait permis de se raccorder aux réseaux de grands parcours ?

M. R. L. BORDEN : Non ; il leur serait permis d'en faire la demande à la commission.

M. HYMAN : Il serait nécessaire, aux termes de cet amendement qu'il y eût deux réseaux téléphoniques. L'honorable député veut-il parler de réseaux se rattachant à une artère de grand parcours ? Car alors ce cas est déjà réglé par l'acte.

M. ALCORN : J'ai en vue exactement le cas dont nous avons parlé toute la soirée ; celui d'une compagnie de téléphone rurale, désireuse de se raccorder avec la compagnie Bell ou aucune autre compagnie de téléphone.

M. HYMAN : Qu'elle soit pourvue ou non d'une artère téléphonique de grand parcours ?

M. ALCORN : Parfaitement ; je ne fais aucune distinction entre le service de grand parcours et l'autre.

M. HYMAN : C'est virtuellement l'amendement de M. W. F. Maclean sous une forme modifiée.

M. MILLER : Je propose que vous acceptiez mon amendement et que vous insériez les mots "une personne ou des personnes".

M. R. L. BORDEN : La difficulté que j'ai soulevée sera réglée par l'insertion des mots "compagnie constituée en corporation" dans le premier article.

M. MILLER : L'insertion des mots "une personne ou des personnes" donnerait une solution plus satisfaisante.

M. SPROULE : Je ne crois pas que cela ferait l'affaire. Un des amendements a pour but de permettre à une compagnie constituée en corporation de raccorder son réseau à une autre ; l'autre amendement a pour fin d'autoriser l'échange réciproque des messages d'une compagnie rurale à l'autre. C'est le but que nous avons cherché à atteindre durant toute cette soirée.

M. FIELDING : Si la compagnie peut obtenir tous ces privilèges en se faisant accorder la personnalité civile, ne ferait-elle pas bien de prendre de mesures dans ce sens ? Pourquoi légiférons-nous de cette manière en faveur de particuliers ? Tout particulier est à même d'obtenir une charte et de s'assurer ainsi les privilèges conférés par le présent acte.

M. ALCORN.

M. SPROULE : Même alors, il ne serait pas en mesure d'invoquer les dispositions du présent acte ; car cet acte n'autorise pas les compagnies locales à pratiquer entre elles l'échange réciproque des messages. L'honorable député à mes côtés (M. Bergeron) a demandé : Allez-vous permettre à toutes les petites compagnies dont les fils sont fixés à des arbres, clôtures, etc., de réclamer le privilège de raccorder leurs lignes à des artères de grand parcours ? Nous avons prescrit que ces lignes devraient être pourvues d'appareils d'un certain type.

M. FIELDING : Que ce soit à tort ou à raison, nous avons réglé ce point et restreint le privilège au raccordement avec les artères de grand parcours.

M. BERGERON : Je ne vois pas comment la chose pourrait se faire ; supposons que cinq ou six personnes aient établi entre elles une ligne téléphonique et qu'il passe dans leur voisinage une artère de grand parcours, va-t-on forcer la compagnie, propriétaire de l'artère de grand parcours à établir un bureau à cet endroit pour se raccorder avec cette petite ligne.

M. W. F. MACLEAN : Non.

M. BERGERON : Alors comment va se faire le raccordement ? La petite compagnie va-t-elle avoir à prolonger sa ligne jusqu'au bureau le plus rapproché de l'autre compagnie ?

M. ALCORN : L'honorable député préopinant (M. Bergeron) a parlé de ces compagnies comme si elles ne comprenaient généralement que cinq ou six abonnés. Dans mon comté, nous avons une compagnie non constituée en corporation qui l'année dernière couvrait de ses fils un parcours de 180 milles, et qui aujourd'hui, à ce qu'on m'informe, a deux fois cette longueur de fils et a pour abonnés presque tous les cultivateurs dans deux grands townships. Si cette compagnie n'avait pas à compter avec la compagnie Bell, elle conviendrait de ses lignes tout le comté. Pour arriver à obtenir le privilège de raccorder son réseau à celui de la compagnie Bell, il a fallu que cette compagnie locale s'engageât à restreindre ses opérations à ces townships, d'ici à cinq ans. Sans cela, je suis convaincu que d'ici à fort peu de temps, la compagnie locale couvrirait tout le comté de ses lignes et aurait comme abonnés les deux tiers de nos cultivateurs. Elle a également été forcée d'accorder à la compagnie Bell en échange de ce droit de raccordement une proportion exorbitante des droits, à peu près les trois quarts. C'est là un exemple d'un cas dans lequel la compagnie Bell a consenti à accorder la communication. A mon avis, il ne serait que juste, dans les cas de cette nature de permettre aux compagnies non constituées en corporation de se présenter devant la commission de la même manière que les compagnies constituées et d'obtenir la com-

munication à des conditions raisonnables. Le ministre des Finances (M. Fielding) a parlé de la facilité avec laquelle ces compagnies peuvent acquérir la personnalité civile. Aux termes de l'article 23, le mot "compagnie" est restreint aux compagnies constituées en corporation par le Parlement fédéral, et ce n'est pas une petite affaire pour un groupe de cultivateurs de se présenter en vue de se faire constituer en corporation.

M. HYMAN : Dans cet amendement-ci on ne se sert pas du mot "compagnie", mais du mot "corporation".

M. ALCORN : Présentement, pour éviter ce que je dis : la nécessité de se faire reconnaître par le Parlement fédéral.

M. MILLER : Pourquoi insister sur la formalité de la constitution en corporation? La simple organisation d'un compagnie et l'obligation qui lui est imposée de faire rapport au gouvernement provincial impose nécessairement beaucoup d'ennuis et de frais. C'est assez pour détourner les cultivateurs de s'engager à la légère dans des entreprises de cette nature.

M. HYMAN : L'article, dans les termes où il a été adopté, est ainsi conçu :

Lorsqu'une province, une municipalité ou corporation quelconque, autorisée à établir et à exploiter...

Si je comprends bien, tout cela est nécessaire pour qu'on ait le droit d'établir et d'exploiter un réseau. S'il n'y avait pas de constitution en corporation, chaque associé devrait se présenter séparément, ce qui pourrait vouloir dire deux cents requêtes soumises à la commission.

M. SPROULE : Ne pourraient-ils agir comme compagnie ?

M. HYMAN : Ils ne pourraient pas, si la compagnie n'a pas acquis la personnalité civile.

M. R. L. BORDEN : S'ils étaient propriétaires conjointement de l'entreprise, le mot "personne" couvrirait le cas.

M. HYMAN : A la condition que les associés fissent une convention à cet égard.

M. ALCORN : Tous les abonnés ne sont pas propriétaires ; l'entreprise est lancée par un particulier ou deux et reste leur propriété. Ils s'assurent des abonnés qui leur paient une somme de tant par année.

M. HYMAN : Est-ce une compagnie ?

M. ALCORN : Appelez-la ce que vous voudrez ; elle comprend quatre ou cinq personnes.

(L'amendement de M. Alcorn est rejeté par 36 voix contre 21.)

M. EMMERSON : Je propose que le comité lève sa séance, fasse rapport de l'état de la question et demande la permission de siéger de nouveau.

M. W. F. MACLEAN : Le ministre ne fera-t-il pas réimprimer ce bill en entier avant sa 3e lecture ?

M. EMMERSON : C'est précisément dans ce but que je propose qu'il soit fait rapport de l'état de la question.

(La proposition est adoptée, et il est fait rapport de l'état de la question.)

M. FIELDING propose que la Chambre lève sa séance.

M. R. L. BORDEN : Que ferons-nous demain ?

M. FIELDING : Nous délibérerons les projets de loi qui sont inscrits au feuillet, en commençant par ceux qui ne soulèveront pas d'opposition, et ensuite nous discuterons le bill de l'observance du dimanche.

(La motion est adoptée et la Chambre lève sa séance à une heure et sept minutes mercredi matin.)

CHAMBRE DES COMMUNES.

Mercredi, le 27 juin 1906.

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

DEPOT D'UN RAPPORT DU COMITE DES DEBATS.

M. GERVAIS présente le troisième rapport du comité spécial chargé de surveiller le compte rendu officiel des débats de la Chambre pendant la présente session. Ce rapport se lit ainsi :

Le comité spécial chargé de surveiller le compte rendu officiel des débats de cette Chambre pendant la présente session demande à présenter le rapport suivant—son troisième rapport—concluant à ce que :

1. Les appointements de \$2,000 par année, actuellement payés à chaque membre du bureau des sténographes officiels des débats, soient portés à \$2,500 ;

2. Les appointements de \$1,200 par année, actuellement payés à M. C. W. Boyce, aide du sténographe en chef, soient portés à \$1,500 ;

3. Les appointements du traducteur en chef, savoir : \$2,000 par année, soient portés à \$2,500, et que ceux de chaque membre du bureau des traducteurs officiels soient portés de \$1,500 à \$2,000 par année ;

4. Ces augmentations datent du commencement de la présente session.

Le tout respectueusement soumis,
H. GERVAIS, président.

IRE LECTURE D'UN BILL MODIFIANT LA LOI SUR LE CHEMIN DE FER NATIONAL TRANSCONTINENTAL.

L'honorable M. W. S. FIELDING (ministre des Finances) demande à déposer un projet de loi (n° 215) ayant pour objet de

modifier la loi relative au chemin de fer national transcontinental.

Monsieur l'Orateur, je dirai en peu de mots que la loi actuelle concernant l'entreprise du Transcontinental exige qu'il soit fait un dépôt de \$5,000,000 en espèces ou en valeurs agréées par le Gouvernement. La compagnie nous a offert des effets d'une valeur commerciale incontestable, des effets de chemins de fer de premier ordre, mais n'étant pas des effets publics ils ne pouvaient être acceptés, et par conséquent nous avons demandé et reçu des espèces. Ce bill a pour objet de permettre au Gouvernement, de recevoir des effets qui, sans être des effets publics comme l'exige la loi actuelle, auraient cependant une valeur incontestable.

M. R. L. BORDEN: Le Gouvernement pourra-t-il recevoir n'importe quelles valeurs ou est-il spécifié qu'il devra limiter son choix à une classe spéciale de valeurs?

M. FIELDING: Il n'y a rien de spécifié, il faudra que les valeurs représentent l'équivalent de \$5,000,000.

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

QUESTIONS.

ACHAT DE TERRE DANS LA COLOMBIE-ANGLAISE PAR M. HECTOR McRAE.

M. SPROULE (par M. Borden) demande :

1. Qui a acheté en premier lieu la subdivision légale 1 de la section 16, township 40, méridien de la côte orientale, district de New-Westminster (C.-A.) ?
2. Combien d'acres la subdivision contient-elle ?
3. Quelles ont été les conditions de l'achat quant au prix à payer et aux dates des paiements ?
4. Quels montants ont été versés comme acomptes avant le 16 mai 1906 ?
5. Le département de l'Intérieur avait-il été averti des conditions stipulées dans les divers transferts mentionnés dans l'arrêté du conseil du 16 mai 1906, concernant ces terrains ?
6. Des demandes autres que celle de M. John Oliver ont-elles été faites pour une réduction du prix d'achat de ces terrains ?
7. Dans l'affirmative, par qui ont-elles été faites, et quel en a été le résultat ?
8. Se trouve-t-il dans le même district d'autres terrains pour lesquels une réduction du prix d'achat peut être obtenue en en faisant la demande ?
9. Le prix des réserves forestières a-t-il été élevé, en tout ou en partie, dans les cas de Donald McLean, John Morrison, R. G. Mounce et la corporation de Vancouver mentionnés dans l'arrêté du conseil du 16 mai, ou dans quelqu'un de ces cas ?

M. FIELDING.

L'honorable M. FRANK OLIVER (ministre de l'Intérieur) :

1. M. Hector McRae.
2. Trente-neuf acres et trois dixièmes.
3. \$5 l'acre ; un quart payable au comptant et la différence en trois versements annuels d'égale somme.
4. \$50.
5. Oui.
6. Oui.
7. Par M. J. W. McRae, en faveur de son frère, M. Hector McRae ; mais M. McRae s'est dessaisi de son terrain avant qu'on eût fait droit à la demande.
8. Le département n'en connaît pas, mais il s'est fait des réductions avant cela par rapport à certains terrains du même township concédés à MM. John Mounce, John Morrison, Donald McLean, F. W. Sharpe et à la ville de Vancouver.
9. Non.

EMPLOYÉS DE L'HOTEL DES POSTES D'OTTAWA TOUCHANT MOINS DE \$12 PAR SEMAINE.

M. STEWART demande :

1. Quel est le nombre d'hommes employés dans le bureau de poste d'Ottawa qui reçoivent moins de \$12 par semaine ?
2. Quels sont leurs noms et les gages payés à chacun par semaine ou par mois ?
3. Quelle est la durée du service ou la date de la nomination de chacun d'eux ?

L'honorable M. RODOLPHE LEMIEUX (directeur général des Postes) :

1. 56.

Noms.	Appoint. par mois.	Date de la nomination.
	\$ c.	
W. Eastwood.....	37 50	3 mai 1904.
M. St. Germain.....	33 33	28 mars 1904.
A. J. Battle.....	33 33	26 nov. 1903.
E. F. Quinn.....	33 33	31 mars 1905.
H. W. Hamon.....	53 33	24 juillet 1905.
G. H. Beaulieu.....	33 33	19 " 1905.
A. Dupuis.....	50 00	3 juin 1878.
J. N. Larue.....	50 00	21 mars 1883.
R. W. Fair.....	50 00	3 oct. 1884.
F. A. Giroux.....	50 00	26 janv. 1887.
C. Cooch.....	50 00	4 fév. 1888.
J. Egan.....	50 00	21 juillet 1890.
M. A. Demers.....	50 00	20 mai 1891.
J. S. J. Beland.....	50 00	2 nov. 1891.
E. Corbeil.....	50 00	11 mars 1892.
O. Legault.....	50 00	10 nov. 1887.
A. E. Spenard.....	50 00	14 oct. 1892.
W. H. Carwardine.....	50 00	2 janv. 1893.
N. H. Taylor.....	49 17	1er mai 1896.
T. A. Pirrie.....	50 05	24 sept. 1885.
P. Elligott.....	50 00	25 janv. 1889.
G. E. Dorion.....	50 00	27 juillet 1893.

Noms.	Appoint. par jour.		Date de la nomination.	
	\$	c.		
F. S. McLeod.	1 75		18 juin	1901.
G. A. T. Crowle.	1 75		28 oct.	1903.
A. Grecco.	1 50		2 mars	1903.
F. X. Giroux, jeune.	1 50		5 fév.	1904.
J. E. Fauteux.	1 50		5 "	1904.
F. G. Gordon.	1 50		9 nov.	1893.
W. J. O'Brien.	1 50		11 sept.	1905.
J. D. Morin.	1 50		13 juillet	1904.
L. Daly.	1 25		7 janv.	1904.
T. Monette.	1 25		19 oct.	1904.
E. Spénard.	1 25		2 janv.	1906.
W. Potter.	1 75		17 mai	1887.
O. E. Traversy.	1 50		7 fév.	1887.
J. Kura.	1 75		9 nov.	1893.
P. Leclair, jeune.	1 75		28 mai	1894.
H. Desmarais.	1 50		21 sept.	1900.
Z. Bélanger.	1 75		2 déc.	1902.
H. Leclair.	1 75		20 mai	1903.
J. Beattie.	1 50		6 janv.	1904.
J. A. Wilson.	1 50		19 fév.	1904.
M. McDonald.	1 75		2 janv.	1904.
F. J. Doyle.	1 50		12 juillet	1905.
H. B. Mitchell.	1 00		14 août	1905.
H. Mayne.	1 00		5 oct.	1906.
E. McGrath.	1 00		23 "	1905.
D. G. E. Gordon.	1 25		24 nov.	1905.
O. Groulx.	1 50		2 janv.	1906.
H. Henault.	1 25		22 fév.	1906.
J. S. Pelletier.	1 50		25 avril	1907.
T. J. Harrington.	1 50		25 "	1906.
H. Warner.	1 50		18 mai	1906.
G. A. Petitclerc.	1 50		18 "	1906.
F. J. Little.	1 50		19 "	1906.
G. Dabois.	1 50		4 juin	1906.

CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD—SOUMISSIONS POUR LA VENTE DES JOURNAUX.

M. LEFURGEY (par M. A. Martin) demande :

Des soumissions ont-elles été demandées pour le dépôt de journaux, à la gare Charlottetown, du chemin de fer de l'île du Prince-Edouard ? Dans l'affirmative, quels étaient les soumissionnaires, et les montants stipulés dans leurs soumissions respectives ? Le contrat a-t-il été accordé ?

L'honorable M. H. R. EMMERSON (ministre des Chemins de fer et des Canaux) : Il a été demandé des soumissions pour la vente des journaux, etc., sur les trains et aux gares du chemin de fer de l'île du Prince-Edouard, mais comme on n'en est arrivé à aucune conclusion à ce sujet, nous ne croyons devoir donner ni les noms des soumissionnaires ni le chiffre de leurs soumissions.

QUESTION RELATIVE A L'EXPROPRIATION DES LIGNES TELEPHONIQUES DU MANITOBA.

Appel de l'ordre du jour.

M. W. J. ROCHE (Marquette) : Monsieur l'Orateur, je demanderai à M. le premier

ministre s'il a reçu l'opinion de l'honorable ministre de la Justice concernant le mémoire de la législature du Manitoba présenté à ce Parlement et à l'exécutif au sujet de l'expropriation de lignes téléphoniques existant dans cette province. Comme le sait le premier ministre, j'ai un bill d'inscrit au feuilleton, mais il est trop éloigné et la session est trop avancée pour que je puisse le soumettre. Je vais donc tâcher d'atteindre mon but par un autre moyen, c'est-à-dire en proposant un amendement au bill par lequel on désire modifier la loi des chemins de fer. Mais si l'honorable ministre de la Justice déclare ce Parlement impuissant à conférer aux législatures provinciales le droit d'expropriation, même cette proposition d'amendement sera devenue inutile, parce que le Gouvernement n'en voudra pas. Si, d'un autre côté, l'honorable ministre est d'opinion que le Parlement peut conférer ce droit, quand ces amendements seront présentés je proposerai un amendement à la loi des chemins de fer afin d'atteindre mon but de cette façon, non seulement dans l'intérêt du Manitoba mais de toutes les provinces du Canada.

Sir WILFRID LAURIER : L'honorable ministre ne sait pas encore au juste s'il y a un rapport de fait à ce sujet. Nous nous occuperons de l'amendement de l'honorable député quand il le présentera.

M. W. J. ROCHE : L'honorable ministre de la Justice sera-t-il en état de nous donner son opinion quand le bill destiné à modifier la loi nous sera soumis de nouveau ?

Sir WILFRID LAURIER : C'est ce que je ne saurais dire.

M. W. J. ROCHE : Si la loi que je demande doit être "ultra vires", je n'ai pas besoin d'insister sur ma proposition.

Sir WILFRID LAURIER : Nous nous occuperons de l'amendement de mon honorable ami quand il le présentera.

M. R. L. BORDEN : Je me permettrai de rappeler à M. le premier ministre que lorsqu'il s'est agi de cette question au cours de la présente session, le Gouvernement a exprimé des doutes au sujet de la constitutionnalité de cette proposition et a promis à la Chambre une opinion de la part des légistes de la couronne. Il est vrai que le bill de l'honorable député de Marquette est trop loin sur la liste pour pouvoir être soumis pendant cette session, mais comme il s'offre un autre moyen d'obtenir ce qui fait l'objet du bill, non seulement dans l'intérêt du Manitoba mais de toutes les provinces, il ne semble y avoir aucune bonne raison pour que nous soyons privés de l'opinion des légistes de la couronne. Ce n'est pas l'honorable député, mais le Gouvernement qui a soulevé ce point, et par conséquent, le Gouvernement devrait, en toute justice, sinon en toute courtoisie, être prêt à dire à la Chambre ce qu'il

pense de la validité de cette proposition de loi.

Sir WILFRID LAURIER : Voici ce dont je me souviens au sujet de cette affaire : lorsque l'honorable député de Marquette en a parlé tout d'abord, il y a quelques semaines ou peut-être une couple de mois, le ministre de la Justice d'alors a dit qu'il doutait que la constitution reconnût au Parlement le droit d'édicter une telle loi et qu'il étudierait ce point afin de pouvoir donner son opinion. Je ne sache pas qu'on soit allé plus loin.

M. W. J. ROCHE : Ce n'est pas le ministre de la Justice, mais le premier ministre lui-même qui a parlé dans ce sens.

Sir WILFRID LAURIER : Peut-être.

M. W. J. ROCHE : Il y a environ deux mois, le premier ministre m'a informé que la question avait été renvoyée au ministre de la Justice. Je lui ai demandé subséquemment si l'on avait donné une opinion et il m'a répondu dans la négative. Je lui fait observer alors qu'il devrait presser de nouveau le ministre de la Justice de donner son opinion, et il m'a répondu qu'il le ferait.

2e LECTURE DU BILL RELATIF AU POINCONNAGE DE L'OR ET DE L'ARGENT.

L'honorable M. W. S. FIELDING propose la 2e lecture du projet de loi (n° 211), adopté par le Sénat, relatif à la vente et au poinçonnage des objets d'or et d'argent.

Ce bill nous vient du Sénat. Je suis informé qu'il a été étudié à fond et que les intéressés ont été entendus. Cependant, il comporte beaucoup de technicalités, et les gens du métier désirant peut-être se faire entendre de nouveau, je propose que ce bill soit lu une seconde fois et renvoyé au comité des banques et du commerce afin que tous ceux qui désireraient faire des observations puissent les faire.

(La motion est adoptée et le bill est lu pour la 2e fois.)

SUITE DE LA DISCUSSION SUR LE BILL DU DIMANCHE.

La Chambre passe à la suite de la discussion sur le projet de loi (n° 12) relatif au repos du dimanche.

Sur l'article 9 :

Il n'est permis à personne, le dimanche, de tirer sur quelque cible, marque ou autre chose que ce soit, ni de se servir de quelque fusil, carabine ou autre instrument que ce soit à pa-reille fin.

M. AYLESWORTH : Je propose que l'on insère le mot "semblable" après le mot "chose", de façon que l'article se lise ainsi :

Il n'est permis à personne, le dimanche, de tirer sur quelque cible, marqué ou autre chose semblable que ce soit.

M. R. L. BORDEN.

On a prétendu que cet article n'a pas pour objet la défense de tirer sur un animal vivant, de faire la chasse, ou autre chose de ce genre. Afin de dissiper toute crainte à ce sujet, nous voulons bien ajouter à la fin de cet article la restriction suivante :

D'une manière ou dans un lieu tels que la chose dérange d'autres personnes dans une habitation ou un lieu consacré au culte.

La défense de tirer à la cible n'a pas d'autre motif que celui indiqué par la note imprimée dans la marge.

M. BEAUPARLANT. (Texte). Monsieur le Président, l'interprétation que l'honorable ministre de la Justice vient de donner de la clause du projet soumis comporte une suggestion, celle d'ajouter le mot "light" ou "léger" comme qualificatif du mot objet. On aurait ainsi le droit de chasser le gros gibier, mais non le petit. C'est quelque chose, mais ce n'est pas permettre la chasse généralement parlant.

A tout événement, dans le cas où il y aurait équivoque, je me permettrai d'ajouter quelque chose, soit pour confirmer la proposition faite par l'honorable ministre de la Justice, soit pour donner d'une façon encore plus précise l'effet qu'il se propose d'assurer. Si j'ai bien compris l'honorable ministre de la Justice, il propose d'ajouter dans la deuxième ligne, après le mot "other" le mot "light".

M. PICHE. (Texte). Mon honorable ami fait erreur, tel n'est pas le mot que l'honorable ministre de la Justice veut ajouter, mais bien le mot "like". A tout événement, c'est bien de même nature.

M. BEAUPARLANT. (Texte). Alors, je trouve encore plus que la suggestion de l'honorable ministre ne va pas assez loin pour assurer l'effet désiré. Même avec ce mot, la clause telle qu'elle se lit ne permet certainement pas la chasse, car elle interdit le tir sur toute chose, et l'objet de la chasse est certainement en loi, une chose, comme je vais le démontrer dans un instant.

Je propose donc d'ajouter le mot "inanimate" entre les mots "other" et "object". Je crois que cet amendement répond parfaitement au but sur lequel, au reste, tout le monde semble d'accord, si l'on en juge d'après les intentions exprimées, plutôt que par le texte de la loi tel qu'il se lit actuellement, même avec l'ajouté de l'honorable ministre de la Justice, auquel je propose de substituer le mot "inanimate".

J'ai eu certaines conversations avec les membres du comité spécial chargé de l'étude de ce bill, et, malgré la déclaration de leur part que la chasse était permise, d'après le texte de la clause telle qu'elle se lit aujourd'hui, j'entretenais certains doutes et je me suis permis de m'enquérir plus précisément de la signification de la clause, en examinant à la lumière des meilleures auto-

rités légales la signification technique des mots sur lesquels portait la prohibition édictée. J'en suis venu à la conclusion qu'avec le texte tel qu'il se lit à l'heure qu'il est, la prohibition porte sur les choses animées aussi bien que sur les choses inanimées, car en loi, le mot "chose" comprend indéniablement les deux. A l'appui de ma prétention, je citerai Dalloz, Répertoire de Législation, volume 8ième, page 211 :

"Choses.—Se dit de tout ce qui existe dans la nature." Or, le gibier est une chose qui existe dans la nature, et si vous prohibez le tir sur toute chose, vous le prohibez certainement sur le gibier, et conséquemment vous prohibez la chasse.

Maintenant, si je remonte au droit romain je trouve dans l'un de ses commentateurs, Accarias, "Précis de Droit Romain", tome 1, page 415 ; que le mot "chose" comprend : "A l'exception des hommes libres, tout ce qui existe réellement, soit les êtres animés, soit les objets inanimés."

Si je passe à la loi anglaise, pour apprécier la version anglaise de la clause, je trouve dans Bouvier's Law Dictionary, vol. 2, dans la partie alphabétique s'étendant de J à Z, à la page 531, ce qui suit :

Object. That which is perceived, known, thought of, or signified, that toward which a cognitive act is directed. Century Dictionary. The term includes whatever may be presented to the mind as well as to the senses.

Je ne crois pas avoir besoin d'en dire davantage pour démontrer que si on laisse la clause comme elle l'est,—même avec l'amendement de l'honorable ministre—prohibitive du tir sur toute chose ou tout objet, on laisse subsister cette prohibition contre les choses ou les objets animés aussi bien que contre les choses ou les objets inanimés, et conséquemment, malgré une interprétation différente dont les tribunaux ne seront pas obligés de tenir compte en face d'un texte formel, on prohibe la chasse. Or, l'amendement que je propose est aux fins de permettre certainement la chasse, et pour atteindre cet objet, il faut limiter la prohibition aux choses inanimées, ce qui est exactement le but de mon amendement.

Quant à moi, je suis contre cette clause 9 dans son entier. Je ne vois pas de raisons pour empêcher le tir, pourvu que les règles ordinaires de la sécurité soient observées, ce qui, dans l'espèce, devrait faire plutôt l'objet d'un règlement de police que d'une législation criminelle. Mais je n'entends pas apprécier toute la clause à la phase actuelle de la discussion sur le bill. Je me borne pour le moment à assurer la faculté de chasser le dimanche, à ceux qui le désireront.

Je propose donc, secondé par M. Camille Piché, que le mot "inanimée" soit ajouté immédiatement après le mot "chose" dans la seconde ligne de la dite clause 9. Voici quant à la version française. Quant à la version anglaise, je propose que le mot

"inanimée" soit intercalé entre les mots "other" et "object", également dans la seconde ligne de la même clause 9.

M. BERGERON : Ce bill va-t-il défendre de tirer à la cible le dimanche ?

M. AYLESWORTH : C'est la seule défense qui y soit faite. Nous n'avons pas d'objection à insérer le mot "inanimée" si on le préfère.

M. BERGERON : Quel mal y a-t-il à tirer le dimanche ? Un homme ne pourra pas tirer dans sa cour ou dans sa maison le dimanche ? Il va demeurer loin de tout voisin et il ne pourra pas aller tirer sur une cible avec ses garçons, le dimanche, derrière la maison ou dans les bois, mais il pourra tirer sur toute autre chose ? Je me demande sur quel principe repose ce projet de loi ?

M. SAM. HUGHES : Je suggère l'insertion d'un amendement défendant la chasse aux canards ou à n'importe quel gibier, le dimanche, excepté dans le but de se procurer de la nourriture.

M. W. F. MACLEAN : Je demanderai l'opinion de l'honorable ministre de la Justice. Certaines provinces, comme la province d'Ontario, par exemple, ont fait des lois de chasse pour la protection du gibier. Je crois que dans la province de Québec on a réglementé aussi la pêche au saumon. Dans la province d'Ontario il est défendu de tuer du gibier. Cette loi est-elle encore du ressort de la province ou deviendrait-elle *ultra vires* si le projet de loi en question était adopté ?

M. AYLESWORTH : Ce projet de loi ne l'affecterait d'aucune façon.

M. ARMAND LAVERGNE : Ce bill a pour objet principal de défendre, le dimanche, tout ouvrage fait dans un but de rémunération. Le tir à la cible dans votre maison, dans votre cour ou dans votre maison de campagne ne me semble pas constituer une violation de ce principe.

M. BERGERON : A moins qu'il n'y ait une vache dans les environs.

M. ARMAND LAVERGNE : Je crois que cet article est des plus injustes et des plus arbitraires. Il permet de tirer sur certaines choses mais il défend de faire le même bruit en tirant sur une cible. Je propose donc la radiation de l'article 9.

M. L'ORATEUR SUPPLEANT : On m'a déjà remis deux propositions d'amendement.

M. PICHE : La proposition demandant l'insertion du mot "inanimée" a été acceptée.

(La proposition d'amendement de M. Beauparlant est adoptée.)

M. SAM. HUGHES : Pour quelle raison le Gouvernement permet-il la chasse aux canards, au chevreuil et aux perdrix ?

M. AYLESWORTH : Cette façon de poser une question est très familière aux avocats. Elle provoque cette réponse : l'auteur de la question désire faire comprendre par ses paroles qu'on se propose de faire ce qu'il demande. Le projet en question ne contient aucune disposition quelconque à cet égard.

M. R. L. BORDEN : Je crois que pour connaître le véritable objet de l'article il nous faudrait une déclaration plus complète. J'avoue n'avoir pas compris jusqu'à présent pourquoi nous permettrions de tirer sur des pigeons ou autres êtres animés de ce genre, défendrions de tirer sur une cible ou sur d'autres objets semblables. Il me semble qu'on troublera tout autant le repos dominical et qu'on violera tout autant les principes de cette loi en tirant sur des pigeons, ou, comme le dit mon ami, l'honorable député de York, en tirant sur des dindons. Mais je ne veux pas traiter ce sujet dans un esprit de légèreté. Je tiens à connaître sur quel principe repose ce projet de loi, croyant qu'il a pour objet de défendre que l'on trouble le repos dominical, et de prévenir tout ce qui pourrait constituer véritablement une profanation du dimanche. Mais y a-t-il une distinction à faire, en principe, entre la nature de l'acte dans le premier cas et dans le second ? Ne serait-il pas à propos d'étendre un peu plus la portée de cet article ?

M. AYLESWORTH : Si mon honorable ami désire étendre la portée de cet article il va certainement proposer qu'il soit modifié de façon à défendre ce qu'il veut qu'on défende. Cet article ne permet rien. Il y est seulement dit que certaine chose sera défendue le dimanche. Je ne comprends pas sur quoi l'on se base pour prétendre que tout autre chose non spécialement mentionnée dans cet article y est par là comprise, exceptée ou permise. La loi de Charles II, que je présume être en vigueur dans plusieurs de nos provinces, contient une disposition générale défendant de faire certaines des choses que l'on a mentionnées au cours du débat relatif à cet amendement. Voici une autre chose que cette disposition particulière tend à déclarer spécialement défendue. Il m'est impossible de voir que cette déclaration comporte que toute autre chose imaginable est permise ce jour-là. Cependant, s'il en était ainsi, la raison de cette défense spéciale me paraîtrait évidente. Elle est entièrement d'accord avec la disposition de l'article 5 que ce comité a déjà approuvée dans une séance précédente. Elle dit que quelque chose de la nature d'un concours, quelque chose qui peut provoquer un rassemblement, comme en provoquent une lutte ou un concours pour un prix ou une récompense, doit être défendue ce jour-là.

M. PICHE.

M. R. L. BORDEN : Je ne puis admettre le raisonnement de l'honorable ministre de la Justice. Nous ne sommes pas à discuter la loi de Charles II, mais les dispositions de cette mesure, et nous posons une question tout à fait spéciale. Nous demandons pourquoi le Gouvernement en arrive à la conclusion qu'il ne faut pas se rassembler le dimanche pour tirer sur une cible et qu'il est fort bon de se rassembler pour tirer sur des pigeons.

M. AYLESWORTH : Personne n'a dit cela, si ce n'est mon honorable ami.

M. R. L. BORDEN : J'affirme que telle est la signification de cet article.

M. AYLESWORTH : Si mon honorable ami prétend que ce qu'il suggère est désirable, je demande qu'il propose un amendement.

M. R. L. BORDEN : Que l'honorable ministre suggère tout ce qu'il voudra, je lui demande en sa qualité de ministre de la couronne quel est le principe de ce bill et il se contente de me donner un avis des plus frivoles au lieu d'une réponse sérieuse comme j'ai droit d'en attendre une du ministre de la Justice.

M. AYLESWORTH : Et nous au sujet de ce bill, nous ne recevons que de l'obstruction de la part de la gauche.

M. R. L. BORDEN : Je ne fais pas d'obstruction, je demande au Gouvernement pourquoi il n'étend pas la portée du bill, si le principe n'est bon, et on me répond que je devrais proposer un amendement. Je demande sur quel principe repose ce projet de loi. S'il est bon,—et je suis prêt à admettre qu'il l'est—de prévenir les rassemblements et d'empêcher ainsi que l'on trouble le repos dominical, je ne vois pas pourquoi on restreindrait cet article comme on l'a fait. Je n'ai reçu aucun renseignement de mon honorable ami le ministre de la Justice en réponse aux observations respectueuses que je lui ai faites, il s'est tout simplement borné à me dire que je ferais mieux de proposer un amendement. Voilà un principe tout à fait nouveau en fait de discussion de mesures ministérielles ; je ne sache pas qu'on y ait jamais eu recours dans cette Chambre.

M. W. F. MACLEAN : L'honorable ministre a donné une raison et proposé qu'elle fût insérée dans le bill. Cette raison c'est qu'il désiret prévenir tout bruit susceptible de troubler les cérémonies religieuses. Alors comment peut-il prétendre que le tir à la cible va nuire aux cérémonies du culte mais qu'il n'en sera pas ainsi du tir aux pigeons ? Je dis que la défense devrait s'appliquer à toute chose de cette nature-là. Son attitude n'est pas logique et il doit une explication à la Chambre.

Sir WILFRID LAURIER : Ce n'est pas la première fois que nous entendons parler d'un catholique plus fervent que le pape. Nous nous trouvons maintenant en présence d'un certain nombre d'hommes qui sont plus scrupuleux observateurs du dimanche que ne l'est la Lord's Day Alliance. Nous voulons défendre le tir à la cible parce qu'il peut troubler l'office divin. Il est bien vrai que l'on peut tirer sur autre chose que sur une cible et causer ainsi le même dérangement, mais ceux qui ont charge de ce bill n'ont pas cru devoir appliquer cette défense à ces autres sortes de tir. Les adversaires de ce bill devraient donc être satisfaits de ce que la défense n'aille pas plus loin. Mais il en est qui prétendent que ce bill dont la portée est trop étendue aux yeux de quelques-uns, devrait embrasser un champ encore plus vaste. En réponse à cette expression d'opinion je demanderai pourquoi nous devrions étendre la portée de cette mesure lorsque ceux qui ont plus particulièrement à cœur d'assurer l'observance du dimanche sont satisfaits de cette restriction ?

M. SAM. HUGHES : Le très honorable premier ministre pourrait-il me citer un cas où l'on se soit permis de tirer à la cible le dimanche, dans ce pays ?

Sir WILFRID LAURIER : Oui, on tire à la cible à Kamloops, dans le voisinage d'une église.

M. R. L. BORDEN : Mon honorable ami traite ce bill comme si c'était un bill d'intérêt privé dont une personne du dehors demanderait l'adoption. Je m'oppose absolument à ce que l'on critique les membres de la Lord's Day Alliance qui demandent l'adoption de ce projet de loi. Ils ont droit à notre plus profond respect pour la bonne œuvre qu'ils ont entreprise, ce dont je les félicite cordialement, bien que je n'approuve pas toutes leurs manières de voir en ce qui concerne les moyens de la mener à bonne fin. Entreprendre de faire respecter plus généralement le dimanche dans ce pays, c'est mettre la main à une œuvre louable, et il me semble que les honorables députés de Labelle et de Montagny ont un peu manqué de charité à l'égard de ces messieurs.

M. ARMAND LAVERGNE : Ils ne sont pas charitables envers nous.

M. R. L. BORDEN : Ils n'ont jamais manqué de charité envers mes honorables amis, et je ne crois pas qu'il faille suspecter les motifs des membres de l'Alliance. Mais si mon honorable ami trouve que lui ou moi, en notre qualité de députés, nous, soyons libérés de toute responsabilité par rapport à ce projet de loi, parce que ceux qui l'appuient sincèrement sont d'opinion que l'article ne devrait pas avoir une trop grande portée, je dirai à ces messieurs, avec tout le respect que je leur dois, que je ne suis pas disposé à me ranger à leur avis. Si l'honorable

député propose l'adoption d'un article basé sur un principe qui devrait nous inviter à aller plus loin, je ne resterais pas muet parce que certains de ceux qui demandent que le dimanche soit mieux observé sont d'opinion que cet article ne doit pas avoir une portée plus étendue. Et lorsque je fais une question à mon honorable ami le ministre de la Justice, d'une façon respectueuse et polie, au sujet de l'application du principe qu'il a lui-même posé, je crois avoir droit à une réponse.

Sir WILFRID LAURIER : Ce bill a été approuvé, du moins en principe, par toute la députation. Mon honorable ami s'est déclaré favorable à l'adoption d'une loi au sujet de l'observance du dimanche et l'honorable député de Labelle a dit qu'il approuvait le principe de l'observance du dimanche. La seule objection que j'aie entendue faire à cette mesure, c'est qu'elle apporte trop de restrictions aux libertés du peuple.

M. SAM. HUGHES : Et pas assez au crime.

Sir WILFRID LAURIER : Mon honorable ami devrait être conséquent. Il ne s'agit pas de légiférer au sujet du crime. Il faut faire des lois contre le crime qui peut se commettre non seulement le dimanche, mais tout autre jour de la semaine. Il serait déraisonnable de légiférer dans le but de prévenir la perpétration du crime un certain jour. Si mon honorable ami trouve qu'il se commet, le dimanche, des crimes contre lesquels il faudrait faire des lois spéciales, qu'il propose un amendement au code criminel. Son interruption dénote chez lui l'intention de traiter ce sujet à la légère. Tout ce qu'on a trouvé à redire par rapport à cette législation, c'est qu'elle va trop loin, qu'elle est trop sévère et restreint dans une trop large mesure les libertés populaires. Voici une restriction que ce bill impose à ceux qui se servent de fusils le dimanche: il leur défend de tirer sur une cible, mais on nous dit qu'il devrait aussi leur défendre de tirer sur toute autre chose. Mon honorable ami prétend que ce bill n'est pas un bill d'intérêt privé, et certes, ce n'en est pas un non plus; mais c'est un bill qui s'applique à toutes les dénominations chrétiennes. Inutile de venir dire que nous cherchons à nous soustraire à la responsabilité en y insérant un article qui satisfait ceux qui demandent plus particulièrement l'adoption de ce bill, article qui, nous l'espérons, sera également satisfaisant pour toutes les dénominations chrétiennes.

M. GALLIHER : Je crois devoir dire un mot au sujet de cet article parce que la ville de Revelstoke, dans mon comté, a, je crois, adressé une communication au comité qui a étudié ce bill. On m'a écrit à moi-même, avant que ce bill fût présenté, au sujet du tir le dimanche, sous prétexte que cela troublerait les cérémonies religieuses. Je

crois qu'en rédigeant cet article on s'est tout simplement proposé de prévenir le tir à la cible. En le lisant j'ai remarqué qu'il préviendrait non seulement le tir sur des objets inanimés mais sur des objets de toute nature; par exemple, la chasse au chevreuil ou aux canards. Je reconnais, toutefois, la force de l'objection faite par l'honorable député de Saint-Hyacinthe; c'est qu'une cible ou une marque peut être un objet inanimé, et je suppose que c'est à cela que mon honorable ami a fait allusion. Ce qui, à mon sens, rallierait tous les suffrages excepté ceux des particuliers qui vont jusqu'à défendre toute chasse le dimanche, ce serait l'adoption de la première proposition de mon honorable ami le ministre de la Justice et l'insertion de l'article suivant :

Il n'est permis à personne, le dimanche, de tirer sur une cible, marque ou autre chose que ce soit, ni de se servir de quelque fusil, carabine ou autre instrument que ce soit à pareille fin; toutefois, cet article ne s'appliquera pas à la chasse.

Cela laisserait au public l'entière liberté de chasser, mais défendrait de tirer sur une marque ou sur une cible soit animée ou inanimée. Quant à la chasse, je crois que la plupart des provinces ont leurs propres lois. Nous avons les nôtres.

M. BOURASSA : La proposition de mon honorable ami le député de Kootenay ne me paraît pas de nature à améliorer cet article d'une façon absolument satisfaisante. Y laisser les mots "une cible, marque ou autre chose semblable que ce soit", c'est laisser à tout le monde le droit de tirer sur un mur, sur un pan de maison ou sur toute autre chose de ce genre. Le très honorable premier ministre nous a dit que la satisfaction de ceux qui demandent cette loi doit faire la nôtre, le peuple et ses représentants n'ont rien à dire. Pour moi, n'ayant pas reçu directement la lumière des resplendissantes intelligences du dehors qui ont préparé ce projet de loi je suis obligé d'user, dans une certaine mesure, de mon propre jugement. Il me semble que la chasse, le dimanche, ne se concilie pas mieux avec les exercices religieux qui caractérisent le jour du Sabbat, que le fait de tirer sur une marque.

Si on permet la chasse, je ne vois pas qu'il puisse être plus agréable à Dieu que des jeunes gens partent de leur village de bonne heure le matin, pour passer la journée dans les taillis à chasser du gibier, que s'ils passaient une heure dans l'après-midi à tirer à la cible. Naturellement, personne ne les verra. Et, pour ma part, je crois que l'explication de plusieurs articles de cette loi peut se trouver, pour une large part, dans la question de savoir si on sera vu ou si on ne sera pas vu.

M. RALPH SMITH : En se tenant dans les taillies, on ne dérange personne.

M. GALLIHER.

M. BOURASSA : Naturellement, l'hypocrite qui se tiendra chez lui ne sera pas dérangé si le chasseur se trouve à une bonne distance de là. Mais le dimanche n'en sera pas moins violé. Et si le chasseur est près d'un chemin public, comme cela peut fort bien arriver, il pourra déranger et même tuer les personnes passant sur ce chemin. Même, d'après cet amendement, une douzaine ou plus de jeunes gens peuvent se réunir, comme cela arrive souvent, et organiser un match de tir aux pigeons ou aux dindons et la loi leur donnerait parfaitement le droit de le faire, même devant le service divin. Et cela, apparemment, ne constituerait pas une violation du dimanche. Mais si ces jeunes gens se réunissent dans l'après-midi, et s'ils tirent à la cible durant une heure, même si leurs fusils sont de si petit calibre qu'on n'entendrait pas les détonations à 100 yards, ils pourraient être condamnés pour délit criminel en vertu de ce bill. Quelle que soit la clause de ce bill que vous preniez en considération, un instant de réflexion suffit pour en démontrer toute l'absolue absurdité.

Mais ce n'est pas seulement pour discuter cet article particulier que je me suis levé pour adresser la parole, mais afin d'exprimer mon opinion sur la doctrine énoncée par le premier ministre. Le premier ministre a dit que ce bill avait été soumis à toutes les dénominations chrétiennes. Je dois ici prendre la liberté de m'élever contre cette assertion. Il est possible qu'on ait fait part à ces dénominations religieuses de l'objet qu'on se proposait d'atteindre. Il est possible aussi qu'on leur ait demandé si elles étaient en faveur de l'observance du dimanche. Mais on n'a pas été plus loin. Le premier ministre a dit qu'aucune protestation ne s'était élevée en cette Chambre contre le principe de ce bill. Eh bien, monsieur l'Orateur, quand ce bill a été présenté en comité, c'est-à-dire dès le premier jour où il a été mis en discussion, j'ai protesté énergiquement contre le principe du bill, que j'ai déclaré être contraire à la loi publique de tous les pays britanniques, contraire au principe même de la loi criminelle anglaise, et absolument en désaccord avec le jeu des institutions britanniques. J'ai déclaré que j'étais en faveur de l'observance du dimanche, mais cela ne saurait m'engager à m'être déclaré en faveur du principe de ce bill.

Quatre-vingt-dix-neuf de ceux qui ont signé des pétitions en faveur de l'observance du dimanche n'ont jamais lu ce bill, et, parmi ceux qui l'ont lu, quatre-vingt-dix-neuf sur cent n'y ont rien compris. Dès qu'on leur aura expliqué ce que tout cela signifie, je crois que les signataires de ces pétitions s'apercevront qu'ils se sont laissés influencer par de fausses représentations, non pas, bien entendu, avec l'intention de les tromper, mais dans le dessein en soi d'avoir une loi sur l'observance du dimanche. Je dis que quand ces gens-là s'aper-

cevront à quel point on les a trompés et qu'ils verront où on en veut venir avec cette mesure, vous ne trouverez pas, en aucune province, une majorité—bien plus, pas même une fraction—qui approuvera soit le principe ou la portée de ce bill.

M. W. ROCHE (Halifax) : Comment mon honorable ami établit-il cela ?

M. BOURASSA : Comment j'établis cela ? Je me flatte de connaître quelque peu les Anglais. Je sais qu'il est une chose pour laquelle ils ont combattu en tout temps et en tout pays—et j'ai bien l'espoir que les Anglais du Canada n'ont pas dégénéré—et cette chose-là c'est la liberté individuelle. Dans ce bill, vous mettez obstacle, sans le savoir, à la liberté individuelle de tous les citoyens de ce pays. Il n'y avait pas même en cette Chambre, il y a une semaine, un seul membre qui sût exactement ce que cela voulait dire. Bien plus, il n'y avait pas un seul membre du Gouvernement qui savait exactement à quoi s'en tenir là-dessus. Nous en avons la preuve dans les propositions faites chaque jour par le Gouvernement et dans les amendements qu'ils acceptent et ceux qu'ils rejettent. Nous en sommes arrivés à cet absurde état de choses : à savoir que ceux qui ont préparé ce bill, et qui ont dicté en cette occasion au Gouvernement la ligne de conduite qu'il aurait à suivre, en un mot ceux mêmes qui ont soumis ce projet de loi au Gouvernement ont accepté une certaine clause comme voulant dire une chose que le ministre de la Justice (M. Aylesworth) a déclaré ne pas être une interprétation exacte. Et voici que ce ministre nous dit qu'après tout nous ne devons pas toucher à cette clause. Que signifie tout cela ? Cela signifie que le Gouvernement lui-même n'est pas libre de faire adopter ce qu'il croit être le principe de ce bill. Le Gouvernement, je le répète, reçoit toute son inspiration de ces sources—ces sources très respectables—et il renonce à sa liberté d'action. Peut-on nier cela ? J'ai moi-même refusé de croire à cela, quand j'ai déclaré en cette Chambre que ce n'était pas la Lord's Day Alliance mais bien le Gouvernement qui avait préparé ce bill. Mais maintenant, et en outre de la déclaration fort étrange que le premier ministre nous a faite aujourd'hui, j'ai aussi la déclaration de l'association même de la Lord's Day Alliance. Dans le circulaire d'avril 1906 de la Lord's Day Alliance, voici ce qu'ont peut lire :

Le 12 mars, l'honorable Charles Fitzpatrick a présenté, comme mesure du Gouvernement, le bill du dimanche dont il avait été question dans le discours du Trône. A l'exception de l'article 3, concernant certaines ventes d'exemption, aux portes des églises, d'articles de piété achetés par les fidèles dans la province de Québec, ce bill est en substance le même que celui qui avait été soumis par la Lord's Day Alliance.

Ainsi donc, la Lord's Day Alliance déclare que c'est là son propre bill. Et nous avons

aussi la déclaration du premier ministre que, du moment que la Lord's Day Alliance est satisfaite de ce bill, nous devons, nous, les représentants du peuple du Canada, rejeter nos principes et cesser d'avoir du sens commun. Il nous faudra permettre qu'on interdise dans ce bill toutes les absurdités qu'on voudra, ou permettre que ce bill soit changé et rendu pire qu'il n'est, tout simplement parce que les véritables auteurs de ce bill s'en déclareront satisfaits. En d'autres termes, le Gouvernement et le Parlement du Canada n'auront pas le droit de s'insurger contre les ordres que pourraient leur donner les auteurs de ce bill. Eh bien, s'il ne doit rester qu'un seul homme libre en cette Chambre, je serai cet homme-là. Mais j'espère bien qu'il s'en trouvera d'autres qui auront ici les mêmes idées que moi. Plus on étudie ce bill, plus chaque citoyen libre de ce pays doit être convaincu en conscience qu'il est impossible que ce Parlement se laisse conduire par aucun corps d'hommes, soit religieux ou civil, dans une affaire qui est entièrement du ressort de cette Chambre. Il est possible que j'aie dépassé la portée de l'amendement qui nous est en ce moment soumis, mais j'ai été forcé de le faire par la déclaration du premier ministre, et j'ai cru qu'il y allait de mon devoir de parler comme je viens de le faire. Pour ce qui est de cet article, si le Gouvernement voit qu'il lui est impossible d'accepter un amendement qui rendrait ce bill plus praticable et plus sensé, et qui n'autoriserait pas quelque chose de bien pire que ce qu'on veut défendre, il devrait accepter l'amendement de mon honorable ami de Montmagny et retrancher l'article en entier. Pour ce qui me concerne, je ne souffrirais aucunement de savoir que le tir au fusil est entièrement prohibé. Je n'ai aucun intérêt, non plus, à ce que cela soit autorisé. Je reconnais volontiers, cependant, qu'il peut arriver que certain tir au fusil puisse troubler la paix du dimanche, mais c'est précisément là la sorte de tir permise par ce bill. Je dis que le bruit le plus fort n'est pas produit, dans les villages, par ceux qui se réunissent pour tirer à la cible, mais bien la plupart du temps par ceux qui organisent des concours de tir aux pigeons et aux dindons, et c'est là ce qui est autorisé par ce bill. Le ministre de la Justice dit que cela n'est pas permis, et il est possible que le texte ne le dise pas explicitement. Cela peut être prohibé par l'article 2, qui défend tout travail. Mais, autant que je puis voir, nous n'avons là-dessus aucun texte précis sur lequel on puisse se fonder. Cela sera laissé au jugement des juges de paix ou des magistrats de comté, qui devront dire que nous n'aurons pas eu ici le courage de nous expliquer catégoriquement.

Je crois comprendre que l'article 2 ne défend que le travail dans tout métier, ou dans l'exercice d'une profession quelconque ; mais je ne crois pas que le fait de se réunir

pour le tir aux pigeons ou aux dindons puisse être assimilé à aucun travail de ce genre. Selon moi, ces concours de tir seront autorisés, et il n'y a que le tir à la cible qui soit prohibé. Je crois que vous allez autoriser cela même que vous voulez particulièrement prohiber. Cette loi n'est pas seulement destinée à Kamloops ou Revelstoke, et nous devons aussi penser aux autres parties du Canada. Nos lois sont destinées au Canada tout entier.

M. RALPH SMITH : Mais vous bornez vos objections à la province de Québec.

M. BOURASSA : Pas du tout. Je dis qu'il vous faut choisir entre permettre ou autoriser le tir du fusil. Je n'ai aucun intérêt à ce que ce soit l'un ou l'autre.

M. RALPH SMITH : Mais vous vous élevez contre le bill d'une façon générale.

M. BOURASSA : Mon honorable ami est habituellement un homme de bon sens, mais ses remarques sont ici déplacées. Je ne m'oppose pas à la prohibition de toutes les sortes de tirs, et je ne suis pas en ce moment engagé dans la discussion de tout le bill.

M. PATERSON : Alors, de quoi donc parlez-vous ?

M. BOURASSA : Le ministre des Douanes en a peut-être tellement par-dessus la tête avec ce bill, qu'il ignore quel est l'article que nous sommes présentement à discuter. Je suppose qu'on me donnera ici la même latitude qu'au ministre des Douanes ou au premier ministre. Mon honorable ami a reçu en cette matière toute son inspiration de ceux qui sont responsables de ce bill, et je n'ai pas eu cette bonne fortune. Bien entendu, il a plus d'expérience que moi ; cependant, je dois me contenter, en cette occurrence, des faibles lumières que le Ciel m'a départies. Eh bien, voici comment je comprends cet article. Est-ce votre intention, ou non, de prohiber le tir du fusil ? Si c'est cela, alors prohibez. Dans le cas contraire, autorisez-le. Si vous avez intention de prohiber cette sorte de tir qui fait du bruit le dimanche, que ce soit dans Québec ou ailleurs—non seulement à Revelstoke—alors prohibez ce qui peut être une occasion de scandale, c'est-à-dire le tir aux pigeons et aux dindons, qui se pratique non seulement dans Québec mais aussi ailleurs. Je ne parle pas ici seulement comme représentant d'un comté de Québec. Je dis que s'il est préjudiciable au repos du dimanche qu'un homme aille tirer à la cible ce jour-là, à plus forte raison doit-il l'être quand une vingtaine de chasseurs se réunissent pour tirer sur une cinquantaine de dindons.

M. GALLIHER : Mon honorable ami, je crois, n'a pas compris mon amendement. Ce que je propose d'ajouter à l'article ne comporterait pas défense de chasser le gibier.

M. BOURASSA.

M. R. L. BORDEN : L'honorable député propose-t-il un amendement ?

M. GALLIHER : Je propose d'ajouter à la fin de cet article une disposition tendant à établir clairement qu'il ne s'appliquera pas à la chasse au gibier, c'est-à-dire qu'il faudrait prohiber toute espèce de tir, excepté la chasse au gibier. Il faudrait, à mon avis, prohiber les rassemblements pour la pratique du tir, même le tir ayant pour objectif des animaux et des pigeons ou tout autre être animé ou inanimé, à proximité d'une église ou d'une habitation particulière, de façon à créer du bruit et à troubler le repos dominical. Si je ne me trompe, la première plainte formulée relativement au tir à la cible est venue de Revelstoke. Sans doute, tout le monde a droit de discuter cet article et de l'envisager à son propre point de vue. Mais voici le point de vue auquel le comité s'est placé et l'objectif visé, au cours de l'enquête, devant le comité : on a voulu arriver à l'égard de ce bill, à un compromis portant la moindre atteinte possible aux conditions existantes et assurant en même temps, une stricte observance du repos dominical. Voilà l'objectif visé par le comité par la preuve établie devant ce comité. Il a été entendu au sein de ce comité, que la pratique du tir à la cible entraîne et est quelquefois une cause de distraction pour les fidèles réunis dans les églises et le comité, dans sa sagesse, a décidé d'interdire cette pratique. Mais à mon avis, cet article, dans sa teneur actuelle, pourrait aussi entraîner la prohibition de la chasse qui se ferait à une distance de dix milles de tout établissement, sans troubler la paix publique. Par conséquent, afin qu'il soit clairement établi que le bill ne vise nullement à interdire cette chasse, je suggère qu'il soit ajouté à la fin de cet article une disposition restrictive ou un correctif portant que cette disposition ne s'appliquerait pas à la chasse.

M. SAM. HUGHES : L'honorable député entend-il que la loi concernant l'observance du dimanche ne s'applique qu'à ceux qui vivent dans les établissements de colons ?

M. GALLIHER : Non, mon amendement déclare tout simplement qu'il est défendu de s'exercer au tir à la cible, quand cet exercice nuit aux cérémonies du culte. Nous autorisons ici la chasse tous les jours de la semaine ; à tout événement, cette chasse n'est pas déclarée illégale ; mais ce serait un acte illégal de troubler la paix des adrateurs ou le repos des familles, le dimanche, en s'exerçant au tir à la cible sur des objets animés ou inanimés.

M. LANCASTER : L'honorable député comprend-il que dans l'amendement qu'il propose, il autoriserait la chasse dans un but de lucre, le dimanche ? On tue à la chasse nombre d'animaux fort précieux. L'honorable député autorise le dimanche,

l'œuvre de la chasse qui est fort lucrative dans plusieurs parties du pays.

M. GALLIHER : Le ministre de la Justice a déjà amplement réfuté cette objection. Nous ne déclarons point que la chasse sera légale et nous ne la défendons pas non plus. Mon amendement déclare tout simplement que l'article en question ne s'applique pas à cette chasse. Bref, nous ne déclarons point cette chasse illégale, mais l'amendement n'affirme point qu'elle soit légale.

M. LANCASTER : Si vous n'affirmez pas que cette chasse soit illégale, ne s'ensuit-il pas que vous la déclariez légale ?

M. R. L. BORDEN : Quel est le résultat ?

M. GALLIHER : Le résultat, c'est que l'article 9 déclare qu'il est illégal de tirer sur quelque cible, marque, ou objet quelconque; mais il n'y figure pas d'expression déclarant qu'il soit illégal de tirer sur le gibier.

M. LANCASTER : Si la chose n'est pas illégale, n'est-elle pas légale ?

M. GALLIHER : C'est là la déduction que vous tirez du texte, mais le texte n'affirme point cela. Le texte ne déclare nullement cette pratique légale ou illégale.

M. LANCASTER : Le tribunal déciderait, je crois, que la chose est légale.

M. GALLIHER : Les statuts provinciaux renferment une disposition à cet égard, et nous ne portons aucune atteinte à ces statuts.

M. W. F. MACLEAN : Le leader de la Chambre a discuté le principe sur lequel repose ce bill, et je me propose de suivre son exemple. J'étais absent de la Chambre, lorsque la question est venue sur le tapis, occupé que j'étais au travail des comités, et je saisis l'occasion de déclarer que, tout en approuvant une sage réglementation du repos dominical, je ne saurais approuver la mesure à l'étude.

M. MONK : Je soulève la question de règlement. L'honorable député (M. Maclean) viole le règlement, en discutant le principe du bill.

M. W. F. MACLEAN : Je marche sur les brisées du premier ministre.

M. L'ORATEUR SUPPLEANT : J'ai soulevé cette objection, au commencement même de ce débat; mais on m'a dit qu'il avait été entendu qu'il serait permis, au sein du comité, de discuter le principe du bill. Voilà pourquoi j'ai permis la chose, au cours de la délibération du premier article, mais j'entends que cette autorisation ne s'étende pas aux autres articles. Si je ne me trompe, le comité a voulu que le débat en question eût lieu, au cours de la délibération du premier article. Sauf de l'agrément du comité, je ne saurais permettre

qu'on débâte l'économie du bill, au cours de la discussion de l'article à l'étude.

M. W. F. MACLEAN : La discussion du principe sur lequel repose le projet de loi est pertinente à cet article, et d'ailleurs je serai fort bref.

M. L'ORATEUR-SUPPLEANT : L'honorable député ne saurait discuter l'économie du bill que du consentement du comité.

M. W. F. MACLEAN : J'étais absent de la Chambre lorsque ce bill est venu sur le tapis, et je désirerais brièvement en discuter les grandes lignes.

Des VOIX : A l'ordre !

M. W. F. MACLEAN : A mon avis, la mesure dont la Chambre est saisie...

Sir WILFRID LAURIER : Vous pourrez reprendre cette discussion, lorsque le bill subira l'épreuve de la troisième délibération.

M. L'ORATEUR-SUPPLEANT : Comme on soulève des objections, je ne saurais permettre qu'on s'écarte de la discussion de l'article à l'étude.

M. W. F. MACLEAN : Le premier ministre a délibérément présenté des observations sur l'économie de ce projet de loi. Il a dit que la Chambre a accepté le principe sur lequel repose cette mesure ministérielle.

M. L'ORATEUR-SUPPLEANT : Personne n'a soulevé la question de règlement, dans la circonstance mentionnée par l'honorable député, mais en ce moment la question de règlement est posée.

M. W. F. MACLEAN : Eh bien, il y a deux poids et deux mesures...

M. BARR : Lorsque ce bill a subi l'épreuve de la deuxième délibération, il a été parfaitement compris que le bill serait discuté en comité général.

M. W. F. MACLEAN : Je veux discuter le principe de cette mesure dans son application à l'article en discussion.

M. BICKERDIKE : Monsieur le président...

Des VOIX : A l'ordre.

M. W. F. MACLEAN : Cette mesure...

M. MACDONALD : Je ne veux pas me montrer trop pointilleux à l'endroit de l'honorable député (M. W. F. Maclean), mais malheureusement,...

M. W. F. MACLEAN : Soulevez-vous la question de règlement ?

M. MACDONALD : Je tiens seulement à observer que, malheureusement, j'étais absent, l'autre jour, lorsque ce bill est venu en discussion, et si on permet à mon honorable collègue de discuter le principe de cette mesure, nous nous prévaudrons du même privilège.

M. L'ORATEUR SUPPLÉANT : L'honorable député ne doit pas s'écarter de l'article 9.

M. ARMAND LAVERGNE : Quand on a proposé la deuxième lecture de ce bill et qu'il est venu en discussion, au sein de ce comité, quelqu'un a demandé s'il serait permis d'en discuter le principe et le président a déclaré que nous pourrions le faire.

M. L'ORATEUR SUPPLÉANT : Cela est tout à fait indépendant du règlement de la Chambre. Le règlement subsiste et je l'applique.

M. W. F. MACLEAN : Je puis fort bien développer ma thèse, sans m'écarter du règlement. Cet article fait toucher du doigt la faiblesse inhérente à cette mesure, dans tout son ensemble. Dans ce pays, il existe de vives divergences d'opinions, à l'égard de l'observance des lois relatives du dimanche. Ce pays est fort vaste et aux yeux des habitants d'une province, le tir à la cible serait peut-être légitime, le dimanche, tandis que dans une autre province, la chose paraîtrait illicite. Or, c'est précisément parce que la loi en discussion viole ce principe que je m'oppose à cet article en particulier. Je veux donner quelques développements à ma thèse, un point de vue du principe général. Les tribunaux de juridiction supérieure, au Canada, ont déclaré que les provinces n'ont pas juridiction, relativement à l'observance du dimanche, et ils ont déclaré nulles les lois qu'on avait toujours respectées au pays, depuis au delà de deux siècles. Ces tribunaux ont donc déclaré que le Parlement fédéral est revêtu de la pleine juridiction à cet égard, et voilà, pourquoi on nous a demandé d'adopter cette loi. Le Gouvernement a commis une grave faute, en prenant pareille attitude. Il importe de consacrer dans ce pays le principe de l'observance du dimanche. Les tribunaux ont déclaré, il est vrai, que la juridiction à cet égard, appartient, non pas aux provinces, mais au parlement fédéral. En pareilles circonstances, eu égard à cette divergence d'opinions qui existe au pays, relativement à l'observance du dimanche, le Gouvernement aurait dû prendre une tout autre attitude. Voici ce que le Gouvernement aurait dû faire,—et je ne crains pas de prédire que ce sera là le résultat de cette agitation—il aurait dû d'abord, conférer de la chose avec les autorités provinciales dûment convoquées dans ce but et débattre à fond et mûrement toute la question.

M. PATERSON : Sur l'article 9.

M. W. F. MACLEAN : Oui ; j'arrive à l'article 9 et le premier ministre commence à prêter l'oreille à mes paroles. Je vais lui indiquer le moyen de se tirer de cette impasse, et ce moyen, je ne crains pas de l'affirmer, le premier ministre l'adoptera, et mes prédictions se réaliseront ici même. Le premier ministre et ses collègues auraient

M. E. M. MACDONALD.

dû convoquer les autorités provinciales, afin de conférer avec elles sur cette question. Et voici probablement, le résultat qui eût découlé de cette conférence : bien que la loi de l'Amérique septentrionale britannique confère au pouvoir fédéral la juridiction en question, on aurait compris qu'il importe dans l'intérêt même du pays, que cette juridiction, relativement à l'observance du dimanche, ne soit pas confiée au pouvoir fédéral et par conséquent, on aurait décidé de s'adresser au parlement impérial, afin d'obtenir un amendement de la loi fondamentale, attribuant explicitement aux gouvernements provinciaux la juridiction à cet égard. En pareilles circonstances, nous aurions sur le repos dominical une loi répondant aux vœux de toutes nos populations.

A mon avis, voilà le véritable moyen de sortir de cette impasse. Il est encore possible d'apporter, à l'avenir des modifications à la loi de l'Amérique britannique du Nord, comme on l'a fait par le passé. Il importe de modifier la constitution à cet égard, vu qu'il existe relativement à l'observance du dimanche, de si profondes divergences d'opinions basées sur des questions de culte, ou de race, que le parlement fédéral se trouve dans l'impuissance d'établir la réglementation voulue à cet égard. Cette divergence d'opinion n'éclate pas seulement entre les provinces, mais elle existe au sein même de chaque province. Ainsi, dans la grande ville de Toronto, qui compte une population de plus d'un quart de million d'âmes, les citoyens n'envisagent pas l'observance du dimanche, du même oeil que les habitants d'un village ou d'un centre rural éloigné de la ville. La même divergence d'opinion éclate entre les villes de la frontière situées sur la rivière Niagara et la rivière Détroit ? Essayer d'établir ici une loi du dimanche d'application générale à la Colombie-Anglaise, à Ontario, à Québec et aux Provinces maritimes, c'est vouloir tenter l'impossible. Je le répète, le seul moyen de sortir de cette impasse, c'est une conférence entre les différentes autorités, fédérale et provinciales, et vu l'impossibilité de faire appliquer pareille loi par le gouvernement fédéral, il faudrait demander au parlement britannique d'apporter l'amendement voulu à la constitution à cet égard. J'ai une autre observation à soumettre ici : c'est qu'il est impossible de présenter au Parlement fédéral une loi touchant aux questions de culte, sans soulever toute espèce de mécontentements. Je siége ici depuis 1892, et depuis le commencement de ma carrière parlementaire, j'ai observé que, chaque fois qu'il a éclaté quelques dissensions au sein de ce Parlement c'est que les hommes publics chargés du règlement d'importantes affaires d'Etat, ont jugé bon de saisir la Chambre de la question touchant aux intérêts culturels ou nationaux.

Une VOIX : A l'ordre !

M. L'ORATEUR SUPPLEANT : L'honorable député s'éloigne de la discussion de l'article 9.

M. W. F. MACLEAN : Non, je suis dans le règlement. J'aborde maintenant la question. Voilà quinze ans que ces questions viennent sur le tapis, ici.

M. L'ORATEUR SUPPLEANT : L'honorable député doit se borner à la discussion de l'article 9.

M. W. F. MACLEAN : Oui, monsieur le Président, mais....

Des VOIX : A l'ordre !

M. W. F. MACLEAN : Je le répète, cet article est envisagé d'un œil bien différent par les populations des diverses provinces. Du moment que le Parlement est saisi de questions ou de réformes dont l'inspiration vient du clergé, les dissensions éclatent au Parlement. Voilà l'enseignement qui se dégage du passé. A mon avis, la réglementation du repos dominical au Canada, doit s'appuyer sur des raisons d'hygiène publique et c'est aux assemblées législatives provinciales qu'il appartient d'établir cette réglementation.

Des VOIX : A l'ordre !

M. W. F. MACLEAN : Il n'est pas une seule assemblée législative provinciale qui ne soit en mesure d'élaborer une loi relative au repos dominical, qui n'atteigne l'objectif visé. Le Parlement fédéral ne saurait ni élaborer ni adopter pareille mesure. Que les honorables députés se moquent de ma prédiction, tant qu'ils voudront, je n'affirme pas moins qu'avant la fin de cette session, si le premier ministre, de concert avec ses collègues, ne réussit pas à ajourner l'étude de ce bill et à consulter les provinces, quel qu'un trouvera bien moyen de suivre cette ligne de conduite.

M. SAM. HUGHES : Avez-vous fait mouche ?

M. W. F. MACLEAN : Pour le moment, je ne m'exerce pas au tir avec le fusil Hughes. En définitive, le peuple canadien déclarera que l'observance du dimanche est une question qui relève de l'administration provinciale. Si les provinces ne sont pas revêtues de la juridiction voulue, pour établir cette réglementation, elles devraient la posséder, et nous devrions tous être bien aises de coopérer avec elles afin de faire disparaître de l'arène fédérale cette question irritante et en confier la réglementation aux provinces, à qui il appartient de régler cette question, comme tout le monde en était convaincu à l'avance. Alors, Québec obtiendrait une loi sur le repos dominical répondant à ses vœux et Ontario serait également dotée d'une loi répondant aux aspirations de la province. Quels privilèges ce bill accorderait-il à la province d'Ontario ? Les citoyens d'On-

tario ne seront-ils pas scandalisés d'apprendre que cette loi autorise, au centre même de Toronto, un concours de tir aux pigeons, le dimanche, et que le premier ministre ainsi que le ministre de la Justice favorisent l'adoption de pareille mesure ? Mais il y a plus. Un match de baseball, le dimanche, ne déplaît pas aux citoyens de Toronto. Les associations régulières de baseball—et il n'est pas question ici des professionnels du football—tiennent leurs tournois le samedi après-midi, dans les parcs publics, mais si ce bill est adopté, elle pourront tenir un match dans les parcs publics, le dimanche, durant le service divin.

M. MILLER : Est-ce qu'on exige un prix d'admission, pour le match de baseball tenu le samedi après-midi ?

M. W. F. MACLEAN : Non, et on n'exigera pas de prix d'admission, si on joue le dimanche après-midi. L'assemblée législative d'Ontario est revêtue de la juridiction voulue pour faire cette réglementation. Elle connaît le tempérament et les opinions de la population et elle saura les respecter. Le Parlement fédéral n'a jamais réussi à régler cette question par le passé et le véritable patriote est celui qui ne craint pas de déclarer ici, en plein Parlement, que l'heure est venue d'éliminer toutes ces questions et d'écarter tous ces débats de l'arène fédérale; car notre mission ici doit tendre au développement du pays et à la dissémination des sentiments de fraternité, parmi toutes les classes de la population. Je me constitue de nouveau ici le champion des libertés provinciales...

M. L'ORATEUR SUPPLEANT : L'honorable député voudrait-il bien se borner à discuter l'article 9 ?

M. W. F. MACLEAN : Oui, j'ai fini pour le moment. A mon avis, monsieur le président, il appartient aux provinces de régler ces questions...

M. BOLE : Je soulève une question de règlement, monsieur l'Orateur suppléant. Voilà cinq ou six fois que vous faites observer à l'honorable député qu'il viole le règlement et il affiche ouvertement son mépris pour votre décision. La dignité de la Chambre demande le respect de son règlement.

M. W. F. MACLEAN : Je suis en train de démontrer qu'il faut repousser l'article en discussion, parce qu'il porte atteinte aux libertés des provinces. J'ai parfaitement établi mon attitude. Je regrette d'avoir à prêcher dans le désert aujourd'hui et d'être le seul à élever la voix en faveur des libertés provinciales, en présence des députés de la droite qui, jadis, se constituaient les gardiens et les défenseurs-nés de ces privilèges. Le premier ministre ferait acte de sagesse en insérant dans ce bill une disposition por-

tant qu'il ne deviendra en vigueur que lorsqu'on aura consulté les provinces.

M. MONK : Je n'oserais prétendre qu'il soit condamnable de tirer sur une cible le dimanche, car il est facile de se figurer des circonstances qui rendraient ce passe-temps agréable parfaitement légitime. Toutefois, on a fait observer, à bon droit, que ces exercices au tir gênent la liberté d'autrui et à cet égard on pourrait apporter utilement quelques amendements à l'article en discussion; bien que, je l'avoue, je n'approuve point le projet de loi dans sa teneur générale. Dans le voisinage de Montréal, je le sais, on pratique le tir aux pigeons, près des églises et des maisons d'habitation, de façon à troubler la tranquillité publique, et à mon avis, le véritable moyen de remédier à cet état de choses, serait d'apporter un amendement au code criminel.

Des VOIX : Très bien !

M. MONK : Je souscrirais volontiers à pareille loi. L'inconvénient relativement à cet article, comme à l'égard des autres articles du bill, c'est que nous établissons une loi d'un caractère presque culturel et après avoir consacré ici des dispositions d'ordre général, nous voulons apporter à cette loi des dérogations qui, à mon avis, rendent cette loi absolument critiquable. J'abonde absolument dans le sens des observations formulées par le député de Labelle (M. Bourassa). S'il nous était possible de légiférer de façon à empêcher tout désordre à proximité des églises ou des habitations où cet amusement du tir aux pigeons pourrait causer des ennuis, je l'approuverais.

M. SAM. HUGHES : Dans la contrée que j'habite et qui ne diffère pas des autres parties du pays, on n'enfreint guère le repos dominical. Les citoyens s'opposent à la circulation des trains, le dimanche, et s'il réussissait à faire cesser ces bruyants sifflements que font entendre les locomotives dans les villes et villages qu'elles traversent, on aurait remédié à un grief sérieux. Si le Gouvernement eût déclaré qu'il doit y avoir un jour de repos sur sept, cette disposition aurait répondu aux vœux de la grande majorité de nos populations. Les seuls autres inconvénients à signaler ici c'est la chasse aux canards ou autres amusements semblables. Le Gouvernement veut autoriser la chasse et le tir à la cible, et cependant, il est défendu de s'exercer au tir, à la carabine, sur un champ de feu, à proximité d'une église. Tout dépendrait naturellement de la question de savoir à quelle distance de l'église se trouve ce champ de tir, et il y a peu de champs de tir qui soient à proximité des églises. Le bruit des détonations de fusil dans un marais, à un demi-mille de distance, est tout aussi critiquable, un dimanche après-midi, que le serait le tir à la cible sur un champ de tir.

M. W. F. MACLEAN.

Une autre grave objection c'est l'usage illicite de boissons alcooliques que se permettent les jeunes gens, le dimanche, et si le premier ministre voulait bien établir deux ou trois dispositions législatives à cet égard, cette loi répondrait aux vœux de tous les bons citoyens, de tous les ministres du culte, dignes de ce nom, au lieu d'imposer au pays une loi tyrannique, moyenâgeuse, puritaine, comme la loi en discussion. Je me suis consulté avec les ministres du culte, j'ai reçu nombre de pétitions relativement à ce bill, mais je n'ai pas encore rencontré un seul ministre du culte qui ait lu ce texte. On a discuté cette mesure devant la Chambre de commerce de Lindsay, mais pas un seul membre du conseil n'avait lu le bill. Les ministres du culte ont cité cette loi dans les églises, mais personne n'avait lu ce texte. Parmi les ministres du culte qui ont reçu de l' "Alliance" ces instructions et ces formules en blanc, je n'en ai pas rencontré un seul qui approuvât ce bill, après avoir obtenu les explications voulues. Comme le bruit et le tapage dont souffrent les adorateurs dans les églises dépend de la direction du vent, je propose que le premier ministre fasse maintenant adopter une loi tendant à réglementer la direction des vents. Je propose donc l'amendement que voici :

Il n'est permis à personne le dimanche de tirer sur quelque objet, animé ou inanimé, ou de faire de chasse quelconque, sauf, en cas de nécessité, pour se procurer la nourriture ou pour se livrer à l'exercice du tir aux pigeons ou du tir aux dindons, le jour du dimanche.

(L'amendement de M. Sam. Hughes est repoussé.)

L'amendement de M. Armand Lavergne est rejeté.)

M. R. L. BORDEN : Avant l'adoption de cet article, je demande si on atteindrait pas mieux l'objectif visé, en décrétant que nul tir quelconque ne sera autorisé, le dimanche, dans la mesure où il trouble le repos dominical et la tranquillité du culte public ? J'ai élaboré un amendement, bien que je n'en aie pas soigneusement étudié le texte, et par conséquent, j'accueillerais volontiers toute modification qu'on me suggérerait. Je propose donc cet amendement :

Il est interdit, le dimanche, à toute personne de tirer à la cible et de se servir de carabines, fusils, de tout autre engin, dans un but de lucre, ou en tels endroits et de façon à troubler la tranquillité des adorateurs ou l'observance du repos dominical.

J'emprunte la dernière partie de l'amendement d'une autre partie du bill, en me servant du texte choisi par le Gouvernement.

Eu égard au but que nous nous proposons d'atteindre au moyen de cet acte, il me semble que cela serait là un meilleur article que celui qui a été proposé par le Gouvernement, parce que celui-ci permet de tirer sur des pigeons ou d'autre gibier et de le faire de façon à troubler les gens dans

l'observance du jour du Seigneur ou l'assistance aux services religieux. Je crois réellement, avec un désir sincère d'accomplir ce que je juge être l'intention de l'article, que la rédaction suggérée par moi ou quelque chose d'analogue atteindrait mieux que ce qui est inséré dans le bill, le but que l'on se propose d'atteindre.

M. AYLESWORTH : Lorsque l'honorable préopinant a attiré votre attention, je me levais pour proposer quelque chose d'absolument identique à ce qu'il suggère. Je dois dire que la rédaction de cet article, tel qu'imprimé dans le bill, n'est pas du tout la rédaction choisie par le Gouvernement ou l'un de ses membres. C'est la rédaction du comité spécial auquel le bill a été renvoyé après avoir été présenté. Le Gouvernement est d'accord avec les principes généraux du bill, et je crois qu'il en est de même de tous ceux qui ont parlé sur cette question ; mais lorsque j'ai parlé en premier lieu, ce matin, au sujet du but de cet article, j'en ai défini l'intention selon la manière dont j'avais compris les vues du comité qui a ajouté cet article.

M. BOURASSA : J'ai ici un exemplaire du bill, tel qu'il a été présenté par le ministre de la Justice, et l'article est exactement semblable à celui-ci.

M. AYLESWORTH : Je ne savais pas que cela fût dans le texte du bill présenté, parce que le bill a été présenté par mon prédécesseur.

M. PICHE : Non seulement la rédaction n'a pas été modifiée par le comité, mais je crois que le comité avait l'intention de biffer cet article en entier, et si cela n'a pas été fait, c'est parce que le ministre de la Justice d'alors, M. Fitzpatrick, a insisté pour que le bill fut rapporté au plus tôt et a dit que l'article serait alors biffé.

M. AYLESWORTH : Comme je l'ai dit plus d'une fois, je n'ai pas eu connaissance de ce qui s'est passé au comité, excepté ce que m'en apprend ce document, qui nous a été renvoyé comme résultat de son travail. J'ai donc raison de supposer que cet article, qui se trouve dans le bill tel que rapporté par le comité, a été étudié à fond par le comité. Mais lorsque j'ai d'abord parlé de cet article, au cours de la séance actuelle, j'ai expliqué ce que je croyais être son intention, cette intention étant d'empêcher que les gens soient troublés dans l'exercice du culte public, ou de leurs dévotions à leur propre domicile, le dimanche, par tout ce qui pourrait être de la nature d'une lutte au dehors. Cet article n'est pas une codification du droit criminel à ce sujet et n'a pas la prétention d'énumérer tout ce qui sera légal ou illégal dans une province quelconque. Plusieurs provinces ont déjà leurs lois locales sur ce sujet particulier. Plusieurs ont leurs lois relatives au tir sur le gibier le dimanche, et ces lois n'ont ja-

mais eu d'autre juridiction que la juridiction provinciale. Cet article établit tout simplement une prohibition qui s'appliquera à tout le Canada relativement à une chose particulière et à un jour particulier de la semaine. Je suis certain que rien n'était plus loin de l'idée de ceux qui ont rédigé cet article que de décréter que le tir au pigeon, pour un prix, le dimanche, serait permis. Que cela tombe ou non sous le coup de l'article 2, c'est quelque chose que l'on avait l'intention de prohiber par l'article 2, qui défend de tirer à la cible, sur une marque ou sur tout autre objet. A ce point de vue, je ne crois pas que l'article répondrait à l'intention du comité si le mot "inanimé" était inséré, tel que proposé par mon honorable ami de Saint-Hyacinthe (M. Beauparlant), bien que je n'aie pas saisi cette objection lorsqu'il a fait cette proposition. Mais si l'insertion de ce mot devait avoir pour effet d'autoriser implicitement le tir au pigeon ou au dindon, je crois que cela serait fatal à l'intention qui a présidé à la rédaction de cet article, et je propose au lieu de cela d'ajouter quelque chose qui devra, il me semble, atteindre le but désiré. Je propose d'ajouter à la fin de l'article les mots "de façon à troubler les occupants de tout logement ou endroit affecté au culte public". L'article se lirait alors comme suit :

Nul n'aura le droit, le jour du Seigneur, de tirer sur une cible, marque ou autre objet, ni de se servir d'un fusil, d'une carabine ou autre engin dans ce but, de façon à troubler les occupants d'un logement ou d'un endroit affecté au culte public.

M. R. L. BORDEN : Vous vous en tenez encore aux objets inanimés.

M. AYLESWORTH : Non, j'ai retranché cela. Je préférerais le mot "semblable" comme étant analogue aux mots "cible ou marque".

M. R. L. BORDEN : Cet article pourrait être interprété de manière à donner au mot "objet" le sens d'objet inanimé, bien que nous ne le disions pas. Les mots "ou autre objet semblable" voudraient dire la même chose, conformément à une règle d'interprétation bien connue. Pour cette raison, je préférerais que nous retranchions cette partie de l'article et que nous disions plutôt :

Nul n'aura le droit, le jour du Seigneur, de tirer une arme à feu ni de se servir d'un fusil, d'une carabine ou d'un autre engin.

Alors le tir sera absolument prohibé, soit pour les objets animés ou inanimés. Puis, il est dit :

De telle manière et en tel endroit qui seraient de nature à troubler d'autres personnes assistant aux services religieux où observant le premier jour de la semaine comme jour consacré à Dieu.

Cela s'applique non seulement aux objets inanimés, mais au tir au pigeon ou sur le gibier de toute sorte.

M. AYLESWORTH : Les mots "premier jour de la semaine comme jour consacré à Dieu" sont tirés de l'article 11, dont l'histoire diffère de celle de tout autre article du statut.

M. R. L. BORDEN : Son histoire est différente, mais j'ai cru que cette expression serait excellente. Je veux prévenir trois choses. D'abord, l'usage d'un fusil ou d'un engin semblable le dimanche, dans le but de gagner de l'argent ; en second lieu, que l'on puisse s'en servir de façon à troubler les gens qui assistent au service religieux ; et troisièmement, d'empêcher que l'on s'en serve de façon à troubler les gens qui observent le dimanche comme jour consacré à Dieu. Si vous prévoyez ces trois choses, vous prévoyez tout ce qui peut être raisonnablement prévu, en tenant compte des diverses conditions dans les diverses parties du pays.

M. BERGERON : Il serait avantageux pour nous d'avoir une copie du jugement du Conseil Privé sur ce point, ou si mon honorable ami voulait nous donner la substance de ce jugement afin que nous puissions voir jusqu'à quel point les provinces peuvent légiférer constitutionnellement au sujet de l'observance du jour du Seigneur. Cela faciliterait beaucoup la discussion de ces articles.

M. AYLESWORTH : Je pourrais renvoyer mon honorable ami au volume officiel des rapports anglais qui contient ce jugement ; mais ayant pris part à l'argumentation et ayant entendu prononcer le jugement, je crois pouvoir dire que la substance du jugement tel que rendu par le lord chancelier, était à l'effet que la province avait, par cette législation particulière, empiété sur le terrain du code criminel, mais que, en tant que la province pourrait légiférer à ce sujet sous d'autres rapports, sans déclarer que telle ou telle chose est un crime, lorsque cette chose n'avait pas antérieurement été considérée comme un crime dans cette province, celle-ci a parfaitement le droit de légiférer ainsi.

M. CARVELL : Avant que le comité lève la séance, j'attirerai l'attention du ministre de la Justice (M. Aylesworth) sur une interprétation possible de l'article tel que modifié par ce qu'il désire y ajouter. Si nous pouvons lire cet article comme suit : "Nulle personne n'aura le droit de tirer sur une cible, marque ou autre objet," et si nous en restons là, et s'il est clair que les mots ajoutés ne s'appliquent pas à cette partie de l'article, il n'y a pas d'objection. Dans ce cas, l'exercice du tir serait légal partout pourvu qu'il ne trouble pas les occupants d'un logement ou d'une maison de prière. Je ne crois pas que ce soit là l'intention que l'honorable ministre désire exprimer. Je crois qu'avant la prochaine séance il devrait considérer la question et modifier la rédaction

M. R. L. BORDEN.

de façon à exprimer l'idée qu'il veut faire prévaloir.

(La séance, suspendue à une heure, est reprise à trois heures.)

Sur l'article 9.

M. W. F. MACLEAN : Avant la suspension de la séance, le ministre de la Justice a fait une déclaration très importante au sujet d'un jugement qui a été rendu en Angleterre, en ce qui concerne les pouvoirs des provinces. Je n'ai pas bien saisi ce qu'il a dit et j'aimerais à le lui entendre répéter.

M. AYLESWORTH : J'ai tout simplement exprimé l'opinion que le comité judiciaire, dans la cause en question, n'a pas déclaré que les provinces sont inhabiles à légiférer au sujet de l'observance du jour du Seigneur ; mais ce qu'il a déclaré c'est que la législation particulière sous considération empiétait sur le terrain du code criminel, et qu'en conséquence elle outrepassait les pouvoirs des législatures provinciales.

M. W. F. MACLEAN : Alors les provinces ont le droit de légiférer sur cette question ?

M. AYLESWORTH : Cela est certainement dans les limites de la juridiction d'une législature provinciale. Elle peut légiférer sur toutes les questions relatives à la propriété et au droit civil, et tant qu'elle n'empiète pas sur le terrain du code criminel, je ne vois aucune raison pour qu'elle ne puisse pas régulièrement légiférer en ce qui concerne l'observance du dimanche.

M. R. L. BORDEN : Le ministre de la Justice m'a suggéré de changer un ou deux mots dans l'article modifié que j'ai proposé, et je n'y ai pas la moindre objection. Si on me le permet, j'amendement l'article de façon à ce qu'il se lise comme suit :

Nul n'aura le droit, le jour du Seigneur, de tirer une arme à feu ni de se servir d'un fusil, d'une carabine ou autre engin, soit pour y faire du profit, soit de telle manière ou dans des endroits tels qu'il pourrait troubler d'autres personnes qui assistent aux services religieux ou qui observent le jour du Seigneur.

Le mot "soit" est introduit avant les mots "pour y faire du profit" et vers la fin j'ai introduit un léger changement qui n'affecte pas le sens.

M. PICHE : L'honorable député aurait-il objection à ce que l'on ajoute les mots "tout engin de cette espèce."

M. R. L. BORDEN : C'est ce que cela veut dire.

M. PICHE : Parce que le mot a un sens trop vague.

M. R. L. BORDEN : C'est ainsi que je comprends cet article. Quand vous employez plusieurs mots et un autre mot d'un caract-

tère plus général, cela ne comprend que des articles semblables à ceux dont on a déjà parlé.

M. PICHE : C'est là le point que je voulais rendre plus clair. Pourquoi mon honorable ami refuserait-il de mettre les mots "ou tel engin de ce genre" ?

M. R. L. BORDEN : Je ne m'y oppose pas, parce que c'est là le sens de l'article. Je suis prêt à accepter "ou des engins semblables".

M. ARMAND LAVERGNE : Le tir serait alors permis, quand cela ne dérange personne.

M. R. L. BORDEN : On ne pourrait pas se servir d'armes à feu, dans un but de lucre.

M. BERGERON : Au parc Sohmer, dans la circonscription de mon honorable ami (M. Piché) on tire à la cible, le dimanche, pour des pipes ou des cigares. Cet article empêcherait-il cela ?

M. PICHE : Je ne crois pas que cet article serait applicable à un cas de ce genre.

M. BERGERON : C'est pourtant du tir à la cible.

M. PICHE : Personne n'en est incommodé.

M. SAM. HUGHES : Si ce bill est adopté, la chasse sera-t-elle permise le dimanche ?

M. EMMERSON : On peut chasser, le dimanche, dans toutes les provinces, à l'exception de la Nouvelle-Ecosse, du Nouveau-Brunswick et d'Ontario où la chasse est prohibée le dimanche.

M. W. F. MACLEAN : Il n'y a pas une seule municipalité en ce pays qui ne pourrait pas empêcher cela par un simple règlement. Non seulement nous empêtons ici sur les droits provinciaux, mais en outre sur les droits municipaux.

(L'article, ainsi modifié, est adopté.)

Sur l'article 10 :

Il n'est permis à personne d'apporter au Canada, pour la vente ou la distribution ou de vendre ou de distribuer au Canada, le jour du dimanche, un journal étranger ou une publication étrangère réputés journal.

M. BOURASSA : Je désirerais, à ce sujet, vous donner lecture de la lettre suivante que j'ai reçue hier, et j'attire sur cette lettre l'attention du ministre de la Justice :

22 juin 1906.

A monsieur Bourassa, député,
Ottawa.

Cher monsieur,—J'ai eu une conversation, ce matin, avec M. Hugh Guthrie, membre du Parlement, au sujet du bill du dimanche, et il m'a recommandé de vous écrire à ce sujet.

Si ce bill est adopté sous sa forme actuelle, les hôtels du pays en souffriront beaucoup, car il s'ensuivra que peu de touristes ou de voyageurs se soucieront de passer le dimanche au

Canada s'ils ne peuvent pas recevoir ce jour-là les journaux de New-York. Cela ne demande aucun travail supplémentaire de la part des employés qui vendent ces journaux, car il leur faut quand même être à leur poste pour recevoir et envoyer les télégrammes et vendre des timbres-poste.

Cet hôtel a coûté au delà de trois millions de dollars et a plus fait pour Toronto que toute autre entreprise.

Voilà des années que les touristes et les voyageurs ont le privilège de recevoir chaque dimanche les journaux de New-York, et les priver aujourd'hui de cet avantage serait causer un grand tort à tout le monde, excepté peut-être à quelques puritains de la Lord's Day Alliance qui veulent enfermer ce pays dans une muraille de Chine. J'ai beau faire, il m'est impossible de voir en quoi l'on peut pêcher en lisant un journal le dimanche.

J'écris cette lettre comme employé de cet hôtel, et je suis prêt à rester à mon poste depuis minuit, le samedi, jusqu'au lundi matin, plutôt que de voir le public voyageur privé de ses journaux.

Dans l'espoir qu'on fera quelque chose avant qu'il ne soit trop tard, je me souscris.

Votre bien dévoué,

W. J. MOODEY.

Gérant du comptoir des journaux,
Hôtel King Edward.

A ce sujet, je désire aussi vous faire remarquer que si cette loi est votée sous sa forme actuelle, la vente des timbres-poste sera prohibée le dimanche dans tous les hôtels. Bien entendu, nous avons compris que le ministre de la Justice avait l'intention de proposer un amendement pour permettre aux fonctionnaires du département de s'acquitter de certains devoirs. Je suppose que cela pourrait s'appliquer aux bureaux de poste des campagnes et leur permettre de vendre des timbres aux cultivateurs qui viennent mettre leurs lettres à la poste le dimanche. Mais cela ne saurait s'appliquer aux comptoirs de journaux, dans les hôtels. Il n'y a là aucun fonctionnaire du département, et ceux qui tiennent ces comptoirs ne font qu'acheter et vendre des timbres-poste, absolument comme ils achètent et vendent des cigares et des journaux. Si ce bill est adopté, la vente des journaux aux voyageurs se trouvera arrêtée dans les hôtels, et en outre la vente des timbres-poste sera arrêtée durant vingt-quatre heures dans tous les hôtels du Canada.

M. GERMAN : Je crois qu'on devrait supprimer cet article. Prenez, par exemple, les trains quittant Buffalo, par voie du Grand-Tronc, du Pacifique, du Michigan Central et du Wabash, et qui passent tous par le Canada. Tout vendeur de journaux, sur un train quittant Buffalo le dimanche matin, qui aurait apporté les journaux de New-York ou de Buffalo, et les offrirait en vente entre la rivière Niagara et Détroit, serait alors passible d'une amende. Il me semble que c'est aller un peu loin dans la voie des restrictions, que de venir dire à un voyageur qu'il ne pourra pas acheter sur un train ou

dans un hôtel aucun journal publié à New-York, à Buffalo ou une autre ville des Etats-Unis.

M. BOLE : L'honorable député de Labelle a dit qu'on nuirait considérablement au mouvement des touristes, en ce pays, si on les empêchait de lire les journaux de New-York.

M. BOURASSA : Je n'ai pas dit que c'était là mon avis. Je n'ai fait que lire une lettre qui m'avait été envoyée à ce sujet.

M. BOLE : Tout ce que j'ai à dire, c'est que si cela doit empêcher les touristes des Etats-Unis de venir en ce pays, nous ne perdons pas grand-chose à ne pas avoir ces gens-là au milieu de nous. Dimanche dernier, on attira mon attention sur un lot de journaux de New-York du dimanche qui étaient arrivés à Montréal. J'en achetai un, pour satisfaire ma curiosité, et je n'y trouvai que des histoires dégoûtantes de divorce, de scandales dans le haut monde, et autres choses de ce genre, qui en rendaient la lecture impossible dans toute famille canadienne respectable. Je crois que le ton du plus grand nombre des journaux du dimanche est une honte pour le bon renom des Etats-Unis, et s'il est un article qui doit être maintenu c'est bien cet article 10.

M. A. LAVERGNE : Ce que mon honorable ami de Labelle a dit de Toronto peut aussi s'appliquer à Québec. Il y a là le château Frontenac, qui représente certainement un tiers de la richesse de Québec, et si ce bill est adopté, non seulement la ville de Québec mais tout le district en souffrira. En réponse aux remarques que vient de faire mon honorable ami de Winnipeg, je dois dire que nous n'avons pas été envoyés ici pour veiller sur les mœurs de nos voisins des Etats-Unis. Si les Américains désirent lire en ce pays leurs propres journaux, c'est à leur affaire. Pourquoi frions-nous ici intervenir ? Je crois que cet article devrait être supprimé, car cela nuirait certainement à la prospérité de notre pays et de nos principales villes.

Ces grands hôtels qui viennent d'être construits ont complètement révolutionné l'aspect de Québec et de Toronto. Personne ne saurait nier que depuis qu'on a construit le King Edward, à Toronto, le château Frontenac, à Québec, et les nouveaux grands hôtels à Montréal, la prospérité de ces trois villes a beaucoup augmenté. Je ne crois pas que le ton de ces journaux des Etats-Unis ait rien à faire avec la question qui nous préoccupe ici. Si les Américains aiment à faire leurs délices d'histoires immorales, c'est là une chose étrangère à ce bill, et qui est plutôt du ressort du département des Douanes. Il suffira d'arrêter ces journaux à la frontière. Mais je ne vois pas pour quelle raison on prohiberait, le dimanche, la lecture de journaux publiés la veille et que les départements des Douanes et des Postes ont laissé pénétrer en ce pays.

M. GERMAN.

M. SAM. HUGHES : On a parlé des journaux du dimanche, publiés aux Etats-Unis. J'ignore de quels journaux mon honorable ami peut bien faire ses délices, mais ce que je sais c'est qu'il y a, aux Etats-Unis, bon nombre de journaux du dimanche parfaitement honorables et qui peuvent être lus avec profit dans toutes les familles. Je crois que mon honorable ami ne s'est occupé que de ceux qui sont les plus repréhensibles. Mais si mon honorable ami veut se donner la peine de faire un choix de quelques-uns de ces journaux du dimanche, il s'apercevra que ceux des Etats-Unis n'ont pas le monopole de ces histoires dégoûtantes de divorces et de scandales dans le haut-monde, et qu'il est plusieurs journaux du dimanche publiés en Angleterre qui peuvent leur disputer la palme sous ce rapport.

M. DUNCAN ROSS : Je crois que ceux qui sont opposés à ce bill agissent inconsidérément en s'occupant de semblables détails. Je suis assez porté à croire comme eux en ces matières, mais si nous nous mettons à vouloir prohiber la publication des journaux du dimanche qui sont respectables, nous devrions aussi, pour être logiques, empêcher l'entrée en ce pays des journaux des Etats-Unis auxquels on trouve à reprendre. Pour ce qui est de la publication des éditions du dimanche des journaux quotidiens de la Colombie-Anglaise, on ne saurait s'en prendre à la respectabilité de ces journaux, mais si nous voulons établir le principe qu'aucun journal ne pourra être publié le dimanche au Canada, nous devons aussi, pour être logiques, édicter qu'aucun journal des Etats-Unis ne pourra être vendu, le dimanche, en ce pays.

M. BOURASSA : Ainsi que je l'ai déjà fait remarquer à l'honorable député de Winnipeg, j'ai tout simplement donné lecture, comme j'ai cru que c'était mon devoir, de la lettre qui m'a été communiquée, sans exprimer aucun avis à ce sujet. Je ne vais pas aussi loin que mon honorable ami de Winnipeg, mais, étant un homme de conciliation, je suis prêt à adopter le moyen terme entre l'honorable député de Victoria-et-Haliburton (M. Hughes) et même l'honorable député de Yale-Cariboo (M. Ross). Je crois que l'honorable député de Yale-Cariboo est parfaitement fondé à prendre l'attitude qu'il a prise, étant donné la façon dont cette discussion s'est orientée. Cela suffit à démontrer à quel point nous avons mal agi en prohibant au Canada la publication et la vente, le dimanche, de journaux honnêtes, respectables et bien rédigés. Le dimanche est le seul jour où un grand nombre d'ouvriers et d'hommes d'affaires ont le temps de lire les journaux, et si nous prohibons entièrement la publication et la vente des journaux canadiens et la vente des journaux respectables des Etats-Unis, nous agissons certainement à l'encontre des meilleurs intérêts du pays. Quant au point de vue de la moralité, je désirerais appuyer sur

l'importance dont a parlé mon honorable ami de Montmagny d'empêcher les journaux des Etats-Unis d'être une source de dégradation pour notre pays, et j'ajouterai que l'honorable député de Winnipeg devrait prendre les moyens nécessaires pour empêcher ces journaux de pénétrer au Canada.

Comme résultat de cette loi, ces journaux immoraux circuleront tous les jours au Canada, excepté le dimanche. S'ils sont immoraux, ils contamineront la population autant le lundi que le dimanche. Le fait de lire un journal le dimanche le rend-il plus suspect au point de vue moral que s'il est lu le lundi? Le Gouvernement possède tous les moyens voulus pour faire cesser la circulation de ces feuilles le dimanche. Comment se fait-il que l'honorable député n'a jamais attiré l'attention du directeur général des Postes sur la distribution à pleins wagons de cette littérature malsaine parmi la population, parmi ses commettants mêmes? Voici donc une preuve de plus de l'hypocrisie de cette loi, que nous ne devrions pas, au dire de l'honorable député de Yale-Caribou, combattre dans ses détails. C'est précisément parce que l'interprétation juste de chacune des dispositions de cette loi nous en révèle toute la fausseté, qu'il est nécessaire de la discuter de cette façon, et j'espère que le Gouvernement s'apercevra, à la longue, qu'elle ne doit pas être adoptée.

Pour ce qui concerne cette disposition spéciale, j'ai porté à l'attention de l'honorable ministre de la Justice et de l'honorable député de Yale-Caribou la question de la vente des timbres-postes le dimanche soulevée par l'auteur de cette lettre. L'honorable député est-il prêt à prohiber la vente des timbres-poste dans les hôtels, le dimanche, depuis minuit, samedi, jusqu'à minuit le jour suivant? C'est pourtant ce que nous faisons. La lettre que j'ai lue met la Chambre en garde contre cette restriction, qui est un détail important. Prenez le cas d'un homme d'affaires qui loge à l'hôtel. Naturellement, il faut conclure qu'aux termes de la loi il n'aura pas le droit d'écrire une lettre d'affaires le dimanche, mais il doit avoir la liberté d'écrire à sa femme et ses enfants. Eh bien, d'après la loi, personne ne pourra acheter un timbre-poste le dimanche. Où est l'homme de bon sens, dans cette enceinte, qui voudrait proscrire par la loi la correspondance intime le dimanche? Vaut autant faire voir tout de suite les absurdités qui pullulent dans ce projet de loi.

M. BOLE: Je n'ai pas dit que ces journaux sont immoraux, j'ai dit qu'ils font l'histoire du divorce, du vice et du crime. Je ne saurais dire où commence et où finit la littérature immorale; je ne suis pas avocat. Je sais cependant ce que la population doit lire le dimanche et je sais de plus qu'elle ne doit pas lire ni le dimanche ni la semaine la littérature dont j'ai parlé.

M. A. C. MACDONELL: J'ai combattu cette disposition au comité et je suis libre de la combattre devant la Chambre. Elle défend l'achat le dimanche d'un journal ou de tout ce qui est réputé journal. Non seulement elle défend l'achat des journaux des Etats-Unis, mais elle défend encore l'achat des journaux anglais le dimanche. Les comptoirs de journaux dans les hôtels sont ouverts au public le dimanche matin, et je ne vois pas pourquoi nous devrions être privés d'y acheter les journaux—pas nécessairement les journaux du dimanche, mais les journaux qui sont publiés dans les autres villes et qui arrivent à cet endroit le dimanche matin.

Je ne vois pas pourquoi on défend l'achat des journaux le dimanche et qu'on ne défend pas l'achat des revues ou autres publications de ce genre. Il n'est pas toujours possible d'acheter le samedi soir la lecture requise pour le dimanche; d'ailleurs une partie des journaux n'arrivent que le dimanche matin. Les bibliothèques sont fermées le dimanche et le public ne peut aussi facilement que les jours de la semaine se procurer de la lecture. Je ne vois pas l'objection à permettre aux citoyens d'acheter le dimanche les journaux dont le directeur général des Postes permet le transport par la poste ce jour-là. Si nous pouvons nous procurer de la saine lecture le dimanche, c'est une invitation à passer le jour du Seigneur plus irréprochablement que si nous sommes forcés d'adopter des moyens de récréation moins utiles.

M. MACPHERSON: L'honorable député (M. Macdonell) se déclare en faveur de l'achat des journaux étrangers le dimanche. En sa qualité de membre du comité chargé d'examiner ce projet de loi, voudrait-il me dire s'il s'oppose à la publication au Canada des journaux du dimanche?

M. MACDONELL: Mes observations n'ont trait qu'à l'article à l'étude.

M. MACPHERSON: L'honorable député doit être logique. Nous avons dans la Colombie-Anglaise cinq journaux du dimanche dont plusieurs sont publiés depuis 50 ans. L'honorable député ne croit-il pas que l'importation et l'achat des journaux des Etats-Unis, le dimanche, cause bien plus de mal que la publication des journaux canadiens le même jour? Les plus forts concurrents des journaux de la Colombie-Anglaise sont les journaux de Seattle et des villes de la baie. Pour être logique, l'honorable député doit interdire la circulation des journaux des Etats-Unis au Canada, le dimanche, s'il doit prohiber la publication de nos propres journaux du dimanche.

M. MACDONELL: L'honorable député parle au point de vue des intérêts provinciaux, que je ne connais pas.

M. MACPHERSON: L'honorable député parle des intérêts provinciaux. Il a parlé lui-même au point de vue des intérêts de

Toronto. Je parle de l'état de choses qui existe dans une province importante du Canada, et je dis que si dans l'intérêt de Toronto, de Québec ou autres grandes villes du pays, vous permettez la vente des journaux des Etats-Unis, le dimanche, vous ne devez pas, dans l'intérêt des habitants de la Colombie-Anglaise, prohiber la publication des journaux du dimanche. Personne ne niera que le niveau moral de nos journaux est bien plus élevé que celui des journaux des Etats-Unis, dont certains députés recommandent la vente le dimanche.

M. ARMAND LAVERGNE : La seule différence, c'est que les journaux canadiens sont imprimés au pays.

M. MILLER : J'attire l'attention du comité sur la vigoureuse lettre de M. Blackburn, gérant du "Free Press", de London, à l'honorable M. Hyman, et qu'on trouvera à la page 53 des dépositions qui ont été données devant le comité spécial. M. Blackburn s'oppose fortement à l'importation au Canada des journaux des Etats-Unis. On trouvera aussi à la page 207 de l'Enquête le texte d'un vœu émis dans le mois d'avril 1906, par la section des quotidiens de l'association canadienne de la presse à l'appui de la lettre de M. Blackburn, et qui est comme suit :

Ce comité exécutif approuve en tous points la lettre de M. Blackburn, gérant du "Free Press", de London, adressée à l'honorable M. Hyman, au sujet de la publication et de la circulation des journaux du dimanche au Canada, et demande instamment au Gouvernement fédéral de prohiber l'importation pour la livraison ou la vente au pays, le dimanche, des journaux du dimanche des Etats-Unis.

Ce témoignage doit avoir son poids devant le comité.

M. VERVILLE : Aux termes de cette loi, vous prohibez la publication des journaux que la population ouvrière du Canada demande à lire le dimanche matin. Certains honorables députés n'envisagent cette question qu'à un seul point de vue. Ils cherchent à empêcher le travailleur d'acheter son journal le dimanche, mais en même temps, ils consentent à permettre aux hôtes dans les grands hôtels, comme le Château-Frontenac, le King-Edward, le Windsor, d'acheter le leur le dimanche matin. Le projet de loi nous empêche de faire de saines lectures dans les journaux le dimanche et je ne vois pas pourquoi nous devrions permettre l'importation de journaux étrangers pour l'avantage d'une seule classe de gens.

M. BOURASSA : L'honorable ministre n'a pas encore répondu à la très convenable question que je lui ai posée au sujet de la vente des timbres-poste le dimanche.

M. AYLESWORTH : Cette question ne relève pas de cet article.

M. BOURASSA : Très bien.

(L'article 10 est adopté.)

M. MACPHERSON.

Sur l'article 11 :

Nonobstant toute disposition à ce contraire contenue en la présente loi, quiconque observe consciencieusement et habituellement le septième jour de la semaine comme jour de sabbat, et s'abstient réellement de travail et d'œuvres serviles ce jour-là, n'est pas sujet à être poursuivi pour avoir fait du travail ou des œuvres serviles le premier jour de la semaine, si ce travail ou ces œuvres ne dérangent pas d'autres personnes dans l'observance du premier jour de la semaine à titre de jour saint, et si l'endroit où se fait ce travail n'est pas ouvert au commerce ce jour-là.

M. BOURASSA : Je désire soumettre à la délibération du comité une proposition d'amendement qui satisfera, j'en suis sûr, ceux qui veulent à la fois maintenir le principe du projet de loi et accorder une certaine mesure de liberté, sans privilèges excessifs, non seulement aux juifs, mais à toute minorité qui n'observe pas le dimanche comme jour de culte. J'espère que le comité oubliera la critique acerbe que j'ai faite jusqu'ici. Je ne propose point cet amendement par pur esprit de contradiction ou d'opposition au projet. Au contraire, je suis rempli du plus pur esprit de justice et désire respecter le principe de l'observance du dimanche. Comme je l'ai dit au cours de mes premières remarques sur ce projet de loi, l'autre jour, je ne veux pas que nous fassions des privilèges spéciaux ni aux juifs ni à aucune classe de la société. Inutile pour moi de le répéter : je crois encore que cette question est du domaine des provinces, et je suis certain que chacune d'elles aurait trouvé les moyens de traiter sa minorité avec justice. Mais puisque nous voulons statuer en vertu du principe que le Canada est un pays chrétien et que toute la population doit accepter le dimanche comme jour de culte, je ne veux pas exempter les juifs *in toto*, ou autre minorité, de l'obligation de respecter le dimanche, ou de leur permettre, de quelque façon que ce soit, d'empêcher les chrétiens d'observer le jour du Seigneur. Ma principale objection est que d'après le contexte de cet article le patron juif peut, même au mépris de leurs convictions ou à peu près, concentrer le travail du dimanche sur ses employés chrétiens.

Supposons qu'un patron juif, à Montréal, ait à son emploi plusieurs ouvriers catholiques ou un domestique catholique. Ceux qui connaissent les doctrines de l'Eglise catholique romaine savent que les fidèles ont accompli leurs plus strictes obligations religieuses dès qu'ils ont assisté à la messe le dimanche. Aux termes de l'article, il est loisible au patron ou à la maîtresse israélite de donner plus de travail le dimanche que le samedi aux ouvriers ou employés catholiques. C'était créer une injustice. Les juifs auraient eu le droit de tenir leurs magasins ouverts le samedi et de faire faire leur ouvrage à huis clos le dimanche. En le relisant, j'ai cru qu'il prohibait tout trafic le dimanche. Mais prenons, par exemple,

un établissement qui exploite à la fois un magasin de tabac, un magasin de confections et une fabrique. L'article, tel que rédigé, permet aux propriétaires de faire travailler leurs employés le samedi dans les magasins et le dimanche à la fabrique. Ils enfreindraient leurs propres lois religieuses pour amasser un gain sur le commerce de détail le samedi, et enfreindraient les prescriptions de la loi canadienne en faisant travailler les ouvriers juifs le dimanche. J'ai tout pesé ces considérations, et j'ai réussi à rédiger la disposition suivante, qui a été, j'ose le dire, acceptée par les principaux représentants de l'élément juif au Canada :

Nonobstant toute disposition contenue dans la présente loi, quiconque, pour des raisons de conscience, observe habituellement et invariablement, comme jour de repos et de culte, tout jour de la semaine autre que le jour du Seigneur, et de fait, s'abstient de tout travail, de toute œuvre servile et de tout négoce ce jour-là, et qui, étant patron, interdit tout travail, toute œuvre servile et tout négoce ce jour-là dans son établissement, ne pourra être poursuivi, aux termes du présent acte pour avoir fait du travail ou s'être adonné à des œuvres serviles le premier jour de la semaine, ou pour avoir permis tel travail ou telles œuvres serviles ce jour-là pourvu que tout travail ou toute œuvre servile ne dérange personne dans l'observation du premier jour de la semaine comme jour de repos, et pourvu que tout négoce soit interdit ce jour-là dans cet établissement.

Le comité voudra bien remarquer que le mot "commerce" figure dans la première partie seulement de ma proposition. Ainsi le patron juif ne peut faire de commerce le samedi, s'il veut profiter du travail du dimanche. S'il trafique le samedi, il devra fermer tous ses établissements et observer le dimanche comme un chrétien.

M. RALPH SMITH : Supposons qu'un israélite possède un établissement industriel dans lequel travaillent, le samedi, des ouvriers chrétiens, aurait-il le droit d'y faire travailler, le dimanche, des ouvriers juifs ?

M. BOURASSA : Non, c'est un des points que j'ai fait ressortir avec le plus de force. Si le patron ne permet, le samedi, aucun trafic quelconque dans ses établissements, il n'encourra pas les rigueurs de la loi, s'il fait du travail le dimanche, mais privément. S'il fait un commerce quelconque le samedi, soit en employant des israélites soit en employant des chrétiens, il devra observer lui-même ou ses employés juifs le jour du Seigneur. Il n'y aura pas de possibilité d'éluider ainsi la loi. Il y a un autre point à considérer. On m'a fait remarquer que l'obligation pour les israélites de fermer leurs établissements deux jours consécutifs par semaine leur causera un grand détriment. Je leur ai fait réponse que cette loi ne peut qu'être dommageable à un grand nombre de personnes dans le pays. Je leur ai fait réponse que cette loi est une véritable oppression pour les catholiques, qu'elle les prive de faire le dimanche des travaux lé-

gitimes selon les dictées de leurs consciences, selon les prescriptions de la loi de notre province, et qu'ils ont pratiqués depuis des siècles dans le pays de leur naissance et dans toute le reste du pays ; que pour la première fois dans notre histoire nationale, le Parlement défend de nous livrer à des travaux et à des exercices absolument conformes à nos croyances religieuses et à la loi civile, dont la jouissance nous a été accordée de tout temps par le Parlement du Canada et par le parlement anglais.

Cette dernière question est d'une haute gravité et je la discuterai plus tard. Je leur ai fait réponse qu'ils ne devaient pas être surpris s'ils étaient plus opprimés que deux millions de citoyens du Canada, les pionniers du pays, qui ont jeté les bases de toute civilisation dans cette terre que nous habitons ; je leur ai dit de ne pas s'étonner d'être opprimés, nous qui le sommes. Ils ont courbé le front parce que, ont-ils dit, tout ce que nous demandons, c'est la protection du pauvre travailleur, car il n'est pas juste de forcer le père de cinq ou dix enfants à ne travailler que cinq jours par semaine pour gagner leur pain. Je ne pense pas qu'il se trouve un seul député qui refuse à l'ouvrier, qu'il soit païen, qu'il soit juif, chrétien ou catholique, le droit de gagner le pain de sa famille. L'amendement que je propose pare à cette objection. En même temps, elle impose au juif tout ce que peut exiger le plus rigoureux des chrétiens pour l'observance du dimanche sous le rapport du culte, de l'ordre et des affaires. Aux termes de ma proposition, l'israélite sera tenu d'observer le dimanche comme l'exige le plus intransigeant des protestants. Il sera tenu de fermer son établissement le dimanche et de renvoyer ses employés chrétiens, et s'il veut faire travailler ses employés juifs le dimanche, il devra cesser tout travail le samedi. Ma proposition est basée sur la liberté de conscience ; elle protège le juif qui observe fidèlement les préceptes de sa religion, mais non l'israélite qui commerce le samedi ; elle protège l'israélite ou le mahométan ou tout membre fidèle d'une secte ou religion quelconque autre que la religion chrétienne et qui observe un jour quelconque pendant la semaine. Cela lui permettra de travailler tranquillement après les heures, afin de gagner le pain de sa famille.

Il y a encore autre chose. Prenons par exemple, les israélites. Ils ne comptent pas, comme nous, leur jour de repos depuis minuit jusqu'à minuit. Le jour du sabbat des juifs dure depuis le coucher du soleil vendredi jusqu'au coucher du soleil samedi. Eh bien, puisque j'étais prêt à empêcher, aux termes de la loi, les israélites de commercer le samedi et le dimanche, leur laissant ainsi cinq jours ouvrables seulement par semaine, j'ai cru que ce serait simple justice à leur rendre que de leur permettre d'exercer leur liberté religieuse en vendant le samedi soir, ce qui est très important pour le commerce de détail à Montréal, Toronto et ailleurs.

J'ai en conséquence préparé ce paragraphe, que je vous propose d'ajouter :

2. Le jour de repos et de culte plus haut mentionné est la période de temps comptée comme telle par les corps religieux auxquels peut appartenir la personne qui a le droit de jouir des privilèges accordés par cette disposition.

Le résultat de cette disposition, c'est que le juif pourra ouvrir son magasin de détail le samedi soir après le soleil couché pour profiter de quelques heures de trafic qui restent avant le dimanche. Les établissements juifs seront fermés tout le jour jusqu'à huit heures du soir, pendant l'été, mais en hiver, ils profiteront des avantages que procure la plus grande activité du commerce.

Tous admettront que cette disposition a été rédigée dans un esprit de conciliation qui ne touche pas au principe de la loi ni ne froisse les susceptibilités de ceux qui voudraient voir cette loi encore plus rigoureuse. Je crois savoir que la Dominion Alliance et quelques-uns des membres de la Chambre s'opposent à l'article 11 tel qu'il est, parce qu'il crée un privilège spécial en permettant à une classe de la société d'enfreindre la loi générale. Un certain précepte oblige les chrétiens à observer le jour du Seigneur, mais il y a un autre précepte plus obligatoire, c'est la loi inéluctable qui reconnaît à tout homme le droit de pourvoir à la subsistance de sa famille. Il n'y a pas un seul député, même ceux qui maintiennent le caractère sacré de cette loi, qui soutiendra que nous devons priver le pauvre, à quelque nationalité ou religion qu'il appartienne, du temps qui lui est nécessaire pour gagner le pain de sa femme et de ses enfants. Bien que je pense que nous avons tort d'encourager l'immigration juive au Canada, dès qu'un juif a débarqué sur nos rives et que nous avons accepté sa redevance, nous lui devons la même mesure d'équité et de justice que nous accordons à tous.

M. GEO. SMITH : Je ne m'attendais pas à me trouver d'accord avec l'honorable député de Labelle (M. Bourassa), qui vient de parler avec tant de vigueur et d'éloquence. J'ai entendu dire, ce soir, que le projet de loi aurait l'appui de bien peu de députés. Eh bien, je représente un comté très intelligent, qui est connu d'un grand nombre pour de très bonnes raisons, et j'oserais dire que 99 pour 100 des électeurs de la circonscription d'Oxford-nord approuve ce projet.

Mais pour ce qui est de l'article à l'étude, la proportion de ceux qui y sont opposés est tout aussi grande. Je vais donner les motifs de mon opposition. Nous savons que le principe—principe de bien pour la majorité—qui s'est établi dans la Grande-Bretagne pendant un grand nombre d'années fut énoncé d'abord par Jeremy Bentham—philosophe médiocre, si vous voulez, mais qui peut être comparé aux plus grands écrivains du siècle dernier, si nous le jugeons par l'influence

qu'ont eu ses idées philosophiques sur la confection des lois. En parlant de lui dans son "Histoire des Premières Institutions", M. Henry Mayne disait, il y a une trentaine d'années :

Presque toutes les réformes adoptées par la Chambre des communes anglaise depuis cinquante ans avaient déjà été formulées par le vaste esprit de Jeremy Bentham.

On se rappelle quelques-unes des mesures qu'il proposa, et toutes sont marquées au coin du plus pur libéralisme : le suffrage universel, le scrutin secret, le parlement annuel. Ces réformes sont devenues des institutions anglaises et sont passées dans les coutumes du Canada et de la plupart des colonies anglaises. L'article que nous discutons n'est pas conforme à ce grand principe. Comment, les juifs sont à peine une poignée, peut-être 20,000, au Canada, d'après les dernières statistiques. Je ne le cède à personne dans mon respect pour la nation juive. Je sais qu'elle a brillé dans tous les siècles au premier rang dans la finance, l'histoire, le commerce et la littérature. Mais même en admettant tout cela, il ne faut pas oublier, dans l'application de nos lois, qu'ils sont chez nous des étrangers volontaires.

Ils sont tout simplement au milieu de nous ; ils ne sont pas nôtres. Le vieux proverbe s'applique très bien à eux dans les circonstances : Quand tu es à Rome, fais comme les Romains. Kipling a dit du Canada qu'il est maître chez lui. Nous sommes une nation chrétienne dans un pays chrétien, comme l'ont dit plusieurs de ceux qui m'ont précédé. Je vais mentionner un simple fait qui convaincra, j'en suis sûr, un bon nombre de ceux qui appuient cette mesure. Lisez les commandements de Moïse lui-même. La loi de Moïse forçait tous les serviteurs, naturels ou étrangers, et tous les étrangers qui se trouvaient dans l'enceinte de la ville d'observer le jour du sabbat. Appliquons le même principe aux juifs. Notre loi est basée sur le précepte divin et si nous imposons l'observance du 4^{ème} commandement, nous sommes tenus de l'appliquer aux israélites et de les forcer à respecter la loi. Nous habitons un pays chrétien et en administrons les détails sur des principes chrétiens. J'attirerai en même temps l'attention de la Chambre sur un autre principe qui a été posé l'année dernière, pendant l'élection dont je suis sorti victorieux. On a déclaré dans toutes les assemblées publiques que le Canada est un pays chrétien, qui ni les mormons, ni les Turcs ni aucune secte ou nation païenne n'a le droit d'y établir ses écoles, que ce privilège est strictement limité aux protestants et aux catholiques. Le Gouvernement admettait alors le principe que nous vivons en pays chrétien et que ni les mormons, ni les Turcs, ni les juifs, ni les païens n'ont le droit à leurs écoles chez nous.

Pourquoi devrions-nous aujourd'hui adopter un principe différent et insérer dans

M. BOURASSA.

cette mesure une disposition contraire dans son application à la loi que nous avons adoptée l'année dernière ? Les israélites ont certainement profité de notre civilisation. Je doute qu'il y ait un pays au monde où les juifs ont joui d'une plus grande liberté et ont été moins persécutés qu'au Canada. C'est un bon principe, monsieur l'Orateur, de ne pas éveiller le chien qui dort. J'approuve la tolérance. Mais si les israélites avaient une patrie, ils nous forceraient à respecter le jour du sabbat. Pourquoi leur donnerions-nous ce qu'ils nous refuseraient ? Il ne s'agit pas de la question d'un jour en particulier. A ma connaissance, le jour de Noël n'était pas généralement observé, en Ecosse, il y a une trentaine d'années. Mais quelle qu'ait été leur opiniâtreté, le jour de Noël n'en est pas moins généralement observé aujourd'hui par les Ecossais que par les Anglais et les Canadiens. Mes parents prétendent que Noël n'est pas observé en saison opportune, car, selon leur interprétation de la Bible, Jésus-Christ est né dans le mois de juin. Mais nous savons que les saisons ne sont en fin de compte qu'une question de situation géographique par rapport à l'équateur. Ainsi, je ne discute pas sur l'observance d'un jour particulier, mais je prétends que nous devons avoir l'uniformité dans l'observance. Quant à moi personnellement, je suis bien prêt à donner droit aux juifs sous ce rapport, car d'après nos connaissances jusqu'ici, je ne vois pas pourquoi nous n'observerions pas le samedi plutôt que le dimanche. Où est la différence ? Il n'y a qu'à se déplacer plus ou moins au nord ou au sud et les jours sont changés.

Mais si nous devons céder aux juifs et changer notre jour du sabbat du dimanche au samedi, ce serait le temps de dire que c'est la queue qui commande à la tête, c'est-à-dire qu'une poignée de gens conduiraient le reste de la population. Je tiens à faire ressortir un autre point, c'est que nous sommes tous citoyens d'un grand pays et que l'amour de la patrie doit primer le sentiment de prédilection personnelle pour tel ou tel sujet ou groupe. Et qu'on le remarque bien, c'est le même raisonnement d'un bout à l'autre ici, tant au point de vue de l'entassement des biens que du droit du sujet et de la société de travailler dans l'intérêt de l'utilité générale et d'adopter des lois bienfaisantes comme celle-ci, par exemple, que j'appuie de toutes mes forces dans son ensemble, excepté, toutefois, l'article que nous discutons. Je demande donc que cette disposition soit supprimée dans la loi.

M. BICKERDIKE : Je suis tout surpris d'entendre notre ami l'honorable député d'Oxford (M. Smith) énoncer des idées si étroites. A l'entendre parler, le juif n'a pas d'âme. Nous devrions avoir une disposition dans ce projet de loi pour la protection de ceux qui observent le septième jour, qu'ils soient juifs ou gentils. Le juif ou le gentil qui, pour des scrupules de conscience, s'abs-

tient de moissonner son champ le samedi, doit avoir le droit de mettre ses récoltes à l'abri, le dimanche, s'il craint la pluie. Nous demandons tout simplement que tout homme au Canada puisse jouir d'un jour de repos par semaine. Allons-nous pousser l'intolérance jusqu'à vouloir froisser les susceptibilités religieuses d'un groupe de Canadiens sur le choix de leur jour d'observance ? Je ne sais pas trop si le juif n'a pas autant raison d'observer le samedi que nous d'observer le dimanche ; de fait, beaucoup de personnes croient qu'il a bien plus raison que nous. Je conçois qu'il est très difficile de concilier tous les éléments divers d'un pays cosmopolite comme le nôtre, quand il s'agit de faire adopter une loi comme celle-ci. Mais cette difficulté sera de beaucoup réduite si nous statuons en sorte que tous les juifs ou autres qui, par convictions religieuses, ne travaillent pas le samedi, pourront travailler le dimanche pourvu qu'ils ne nuisent pas à leur prochain. L'honorable député dit que les juifs sont bien peu, au Canada ; une poignée, quoi ! Or, d'après les chiffres les plus autorisés, il y a, au Canada, 45,000 israélites. C'est une grosse poignée. Il y a en sus un grand nombre de baptistes et d'adventistes qui, comme les juifs, observent le septième jour au lieu du premier jour de la semaine. Je défends la cause de cette minorité pour les mêmes raisons que j'ai défendu celle des autres minorités. J'ai pris la même attitude à la législature de Québec, en défendant les droits de la minorité protestante. J'ai pris la même attitude encore l'année dernière, lorsqu'il s'est agi de défendre les droits de la minorité catholique au sujet des projets de loi d'autonomie. Aujourd'hui je défends les droits de la minorité adventiste. Mes coreligionnaires éprouvent bien peu de difficulté à observer le jour du Seigneur. Je ne connais personne plus scrupuleux que les presbytériens sous ce rapport. Je crois même que s'il n'y avait pas le jour du sabbat, ils garderaient le jour du Seigneur.

UN DEPUTE : Et tout le reste.

M. BICKERDIKE : Notre collègue le député d'Oxford va trop loin. Il est un de ces puritains—je les respecte pour la franchise de leurs opinions—qui prendrait un chat le lundi pour avoir pris un rat le dimanche. Je ne saurais pousser l'intolérance aussi loin. Si nous n'accordons aucune mesure de protection aux israélites, se sera tout simplement du despotisme religieux. Pourquoi ne leur accorderions-nous pas ce que nous leur demanderions certainement si les rôles étaient intervertis ? Je ferai remarquer que l'article 11 ne contient rien qui ne soit absolument conforme à la requête des milliers de pétitionnaires qui se sont adressés au Parlement au cours de la présente session. Ils demandent une loi qui permettra invariablement à tous la jouissance du jour du Seigneur. C'est ce que statue le projet de loi. Le pauvre juif est

naturellement le bouc émissaire. Il a été chassé de son pays ; il n'a pas d'ambassadeur auprès des cours pour le protéger ; il n'a pas de drapeau, pas de patrie. Il est la proie des persécuteurs dans tous les pays. Monsieur l'Orateur, je ne connais pas de phrase plus pathétique que ces simples mots "banni de sa patrie." Je ne connais rien qui s'adresse plus directement à la sympathie des hommes Celtes ou Saxons. Cette nation bannie de ses foyers devrait mériter toute notre protection. Je regretterais qu'ils ne reçussent pas cette protection dans tous les pays où flottent le drapeau anglais.

Je n'ai rien à ajouter. J'accepte avec plaisir la proposition de l'honorable député de Labelle (M. Bourassa). Il est rare que nous nous entendions, mais les extrêmes se touchent quelquefois, comme dans le présent cas.

M. MACDONELL: Je félicite tout d'abord l'honorable député de Labelle (M. Bourassa) de sa récente et sérieuse conversion aux idées contenues dans cet article. Je suis heureux de voir avec quelle largeur de vues il accepte cette disposition et il me confirme dans l'opinion que le sous-comité qui s'est occupé de cette mesure a bien fait son travail. Relativement à la proposition de l'honorable député de Labelle, je dois dire que le sous-comité a travaillé dur et ferme pour préparer l'article en discussion. Cette disposition a été ajoutée après une étude longue et minutieuse. Elle a été rédigée après avoir entendu les intéressés. Je crois que les personnes qui ont demandé ces privilèges ont pétitionné d'abord le premier ministre, auquel elles se sont présentées personnellement, puis elles ont soumis leur pétition au comité. Ce dernier a porté beaucoup d'attention à cette pétition et aux demandes verbales des intéressés. Ceux-ci ont exposé franchement et entièrement leurs griefs et j'ajouterais que leur plaidoyer est virtuellement renfermé dans cette disposition. Ils ont été très raisonnables dans leurs demandes, insistant seulement sur les droits et privilèges dont ils jouissent à présent.

M. ARMAND LAVERGNE: Ils n'ont ni droits ni privilèges sous le régime canadien, mais la loi projetée leur en accorde.

M. MACDONELL: Je ne sais pas ce qui en est dans la province de Québec, mais leurs droits leur sont reconnus dans la province d'Ontario par l'usage, la coutume, l'habitude. J'ai moi-même appris au cours des délibérations du sous comité que les juifs travaillaient le dimanche. Ils ont réussi à travailler si modestement, si inoffensivement le dimanche, que j'ai appris avec surprise qu'ils travaillaient en ce jour. Ceci prouve combien ils ont évité jusqu'à présent de porter scandale à leurs voisins catholiques.

M. CARVELL: La loi d'Ontario ne défend-elle pas tout travail le dimanche et fait-elle exception pour les israélites ?

M. BICKERDIKE.

M. MACDONELL: Aucune disposition spéciale de la loi d'Ontario n'empêche les juifs ou les aventuriers de travailler le dimanche. Nous avons la loi d'observance du jour du sabbat, mais son utilité a été gravement compromise par le jugement du conseil privé, dont l'honorable ministre de la Justice a parlé à la Chambre aujourd'hui. La loi de l'observance du dimanche dans l'Ontario est presque tombée en désuétude, c'est-à-dire qu'elle n'est plus mise en vigueur, et que pour l'être, il faudrait avoir recours à la loi criminelle. On sait que le conseil privé a maintenu que la législature avait abusé de son pouvoir en insérant une disposition criminelle dans la loi qu'elle a adoptée.

M. AYLESWORTH: Je n'ai jamais exprimé une opinion comme celle que m'attribue l'honorable député.

M. CARVELL: Une autre question. Si dans le passé la loi ne permettait pas aux juifs de travailler le dimanche et qu'ils ont travaillé sans être molestés, comment l'honorable député peut-il prétendre qu'ils le seront si cette disposition était supprimée et s'il n'était rien statué au sujet des juifs ?

M. MACDONELL: La loi d'Ontario ne renferme pas une disposition comme celle-ci. Je croyais avoir bien compris les explications de l'honorable ministre de la Justice ; je n'ai pas voulu toutefois dénaturer le sens de ses paroles. J'ai compris qu'il avait dit que le conseil privé a maintenu que la législature a empiété sur la juridiction du parlement fédéral en statuant sur l'application de certaines dispositions du code criminel.

M. AYLESWORTH: Je faisais allusion au commentaire de l'honorable député que je croyais qu'il m'attribuait ; je croyais qu'il me faisait dire qu'il n'y a pas en ce moment de loi d'observance du dimanche exécutoire dans Ontario.

M. MACDONELL: Mais non . . .

M. AYLESWORTH: Je repousse toute interprétation de ce genre.

M. MACDONELL: Ce n'est pas du tout ce que je voulais dire. Je crois que cette disposition du projet de loi se recommande d'elle-même à la Chambre ; le sous-comité l'a tout spécialement étudiée, et elle renferme la meilleure conclusion qu'il a pu trouver. Mais, à la dernière minute, l'honorable député de Labelle arrive avec une proposition dactylographiée que personne d'entre nous n'a eu l'avantage de voir. Je n'ai pu en prendre connaissance qu'après qu'elle a été mise entre les mains du greffier. Je ne sais pas si cet amendement est complet ou plus que complet. L'honorable député ayant conféré de son chef avec les intéressés, nous soumet maintenant une proposition dactylographiée qu'il dit être à l'avantage de ces personnes et nous demande de l'adopter ; je ne pense pas que cette propo-

sition doit être acceptée de préférence à la mesure qui a été préparée avec un soin tout particulier par le comité et que celui-ci dit être à l'avantage du pays tout entier.

M. ARMAND LAVERGNE : L'honorable député refuse-t-il l'application de cette disposition à toutes les minorités ?

M. MACDONELL : Je maintiens que l'article tel que préparé par le sous-comité doit être accepté.

M. LAVERGNE : Mais si cette disposition est adoptée, elle ne s'appliquera qu'aux israélites et aux adventistes.

M. MACDONELL : Pas du tout.

M. LAVERGNE : Certainement. Les mots "le septième jour de la semaine, comme jour du sabbat" se rencontrent dans la disposition, de sorte que les mahométants, les Chinois ou toute autre minorité, qui ont autant de droits que les juifs, n'en bénéficieront point.

M. MACDONELL : Reste à savoir si la Chambre est disposée à faire toutes ces exceptions. Cette disposition a été préparée après avoir consulté la loi anglaise sur les établissements industriels et les lois des différents états de l'Union américaine.

M. RALPH SMITH : L'honorable député veut-il nous dire quelles sont les dispositions de la loi sur les établissements industriels en Angleterre ?

M. MACDONELL : Je suis heureux que l'honorable député de Nanaïmo m'ait posé cette question. En substance, la loi dit que là où l'israélite s'abstient de travailler le samedi, il peut travailler le dimanche. Je crois qu'il lui est loisible de travailler une heure ou deux de plus chaque autre jour de la semaine, afin de reprendre le temps perdu ; c'est-à-dire que le Juif peut travailler le même nombre d'heures par semaine que son voisin chrétien. Une des raisons pour lesquelles les intéressés nous ont demandé et pour lesquelles nous avons accepté d'insérer cette disposition dans la loi est que si nous les empêchions de travailler le dimanche, ils perdraient 117 heures de travail par année, ce qui priverait un grand nombre d'entre eux de leurs moyens de subsistance.

M. RALPH SMITH : Je crois savoir que cette loi anglaise ne s'applique qu'aux femmes et aux enfants travaillant le dimanche et non aux hommes. Si l'honorable député (M. Macdonald) veut lire cette loi, il verra qu'il n'y est fait mention que du travail des femmes et des enfants le dimanche. Il n'est pas question des hommes.

M. MACDONELL : Cela est très vrai quant à l'acte spécial qui a trait au travail des femmes et des enfants dans les manufactures et c'est la seule loi qui contient de telles dispositions. Qu'arrivera-t-il si ces gens ne peuvent travailler les six jours habituels par semaine ? Eh bien, ils devront travailler un plus grand nombre d'heures par jour pendant cinq jours, et se trouveront

ainsi en antagonisme avec les intérêts que représente ici l'honorable député de Nanaïmo. C'est là encore une raison pour laquelle ils devraient avoir l'autorisation de travailler le dimanche : c'est qu'ils ne seront pas ainsi obligés d'empiéter sur les heures de travail des autres ouvriers. Je crois que l'article 1er est basé en grande partie sur des lois semblables en vigueur dans les états de l'Union américaine. En réponse à l'honorable député d'Oxford-nord (M. G. Smith), dont le principal argument semble être que nous vivons en pays chrétien, je dois dire que si ses principes devaient faire loi au Canada, ce ne serait plus un pays chrétien. Dans tous les cas, il ne se soucie pas quel jour est le sabbat, pourvu que nous ayons tous un jour de repos sur sept. Quel a été le résultat dans les autres pays ?

Aux yeux de la constitution (des Etats-Unis), la conscience de l'israélite est sacrée à l'égal de celle du chrétien, et ne donne pas plus l'autorité d'adopter une mesure froissant la conscience du sujet que de la nation.

Cette disposition reconnaît le droit de l'israélite ou de l'aventiste à la liberté de conscience sur ces questions. La plupart des états où la loi d'observance du dimanche est en vigueur font exception pour l'israélite ou autres minorités placées dans le même cas. Dans plusieurs états, il n'existe aucune loi relative à l'observance du dimanche. D'autres états ont des lois de ce genre, mais applicables seulement à quelques matières particulières ; elles sont loin d'être aussi lucides que le projet de loi à l'étude. Toutes les lois américaines, cependant, contiennent, dans tous les états, une disposition relative à la liberté de conscience, et notre article 11 leur ressemble. Je crois donc que cette disposition a été suffisamment étudiée, qu'elle a un caractère propre et qu'elle remplira le but pour laquelle elle a été insérée dans la loi. Je soutiens que cet article doit être adopté dans son intégrité, tel que nous le voyons ici et tel qu'il figure dans les lois des nations les plus civilisées, dans la plupart des pays d'Europe, où existent les lois du dimanche. Toutes ces lois contiennent une disposition accordant la liberté de conscience et la liberté du citoyen.

M. KENNEDY : J'éprouve de la difficulté à entendre tout ce qui se dit au cours de ce débat, mais j'en ai entendu suffisamment d'un côté et de l'autre. J'approuve entièrement l'attitude que l'honorable député d'Oxford-nord (M. G. Smith) a prise et pour les raisons suivantes : si l'on veut que cette loi produise l'effet qu'on en attend, elle doit être uniforme. Nous devons avoir un même jour de repos et, avec l'honorable député (M. Smith), je ne crois pas que le choix du jour y apporte beaucoup de différence. Je serais même prêt à changer de jour, si cela pouvait accommoder les juifs, car cela ne peut rien nous faire. Qu'un juif entreprenne de faire le tour du monde, en observant

strictement chaque septième jour, et il verra quel jour ce sera lorsqu'il reviendra à son point de départ. En partant dans une direction, il se trouvera à observer le dimanche à son retour, et en partant dans l'autre direction, il se trouvera à observer le vendredi. Je ne vois pas comment on peut éviter cela, et nous, chrétiens, nous sommes placés dans le même cas relativement au dimanche. Si nous tenons à observer le premier jour de la semaine, nous arrivons encore au même déplacement des jours en voyageant, soit dans une direction, soit dans l'autre. Il ne devrait pas y avoir de malentendu sur ce point. Il y a beaucoup d'autres minorités. Ainsi, un grand nombre d'Hindous, la plupart mahométans, sont établis dans mon comté. Il faudra également leur accorder leur jour, le vendredi, je crois, quoique je n'en sois pas sûr. De la sorte, nous n'aurons pas de dimanche du tout ni rien de ce qui ressemble à un jour universel de repos. Je ne vois pas que nous devions en faire un tel épouvantail ou que nous devions faire croire que c'est quelque chose qui scandalise la conscience. Nous avons dans l'Alberta un établissement de mormons qui croient implicitement dans la doctrine de la polygamie. Un bon nombre d'entre eux y croient. C'est peut-être une affaire de conscience pour eux, mais nous ne l'avons pas envisagé ainsi et ils respectent nos lois. Nous ne leur permettons pas de pratiquer leurs devoirs de conscience sous ce rapport, s'ils veulent vivre au milieu de nous. D'autres minorités ont des scrupules religieux à faire respecter et nous n'y portons pas attention, si ces scrupules sont en contradiction avec nos lois.

L'honorable député de Labelle (M. Bourassa) a fait un chaleureux appel au nom du travailleur qui est obligé de gagner le pain de sa petite famille. Ce que je connais des juifs me permet de dire qu'ils gagnent autant sinon plus en cinq jours qu'aucun de nous en six jours, et je ne crois pas que la loi nuise à leur puissance de récupération. Je suis fortement opposé à l'esprit de cette disposition.

M. BARR : Je ne vois pas la possibilité d'appuyer la proposition de l'honorable député de Labelle, quoiqu'elle soit une amélioration sur l'article 11. Dans mon opinion, il n'y a pas une seule disposition dans tout le projet de loi, qui a causé tant d'appréhension que celle-ci dans la province d'Ontario et dans toute l'étendue du pays. J'ai été surpris d'entendre l'honorable député de la division Saint-Laurent (M. Bickerdike) dire que si nous n'adoptons pas cette disposition, nous tombons dans le despotisme religieux à l'endroit des israélites, et que ceux-ci se trouveront placés dans une position différente de celle qu'ils ont occupée dans le passé. Depuis que les juifs ont commencé à venir s'établir au Canada, ils ont été soumis à nos lois et ils s'en sont trouvés

M. KENNEDY.

bien, ils ont toujours joui des mêmes droits et privilèges. Ils ont été forcés, dans la province d'Ontario, de cesser de travailler le dimanche. Je me suis aperçu qu'ils ne sont pas aussi scrupuleux qu'on voudrait nous le faire croire ici, sous le rapport de l'observance du samedi. Ils font mine de ne pas travailler le samedi, mais un grand nombre qui sont engagés dans le commerce, ne se font pas scrupule de trafiquer même le samedi. Je crois qu'ils sont capables de surveiller leurs propres intérêts.

Bien que je ne sois pas avocat et que je n'aie pas lu la loi avec attention, je crois que le nombre des états de l'Union américaine est très restreint, s'il y en a, où la loi interdit aux juifs le travail du dimanche, car leur loi doit être comme la nôtre dans l'Ontario, *ultra vires*, et comme nous, ils doivent ne pas savoir où ils en sont. Nous ne pourrions probablement pas empêcher aujourd'hui un homme de travailler le premier jour de la semaine. Il n'y a pas que le juif qui réclame l'exception à cette loi, il y a encore l'aventiste et je ne crois pas que nous devrions accorder des privilèges spéciaux à un citoyen sur mille, ce qui serait très condamnable, dans l'Ontario tout au moins. Les juifs sont un peuple errant; un grand nombre d'entre eux sont respectables, je l'admets, mais lorsqu'ils viennent se réfugier au milieu de nous, nous leur accordons la protection de nos lois, et ils ne doivent pas récriminer s'ils sont tenus de se conformer aux lois qui sont imposées à toute la population. Les juifs n'ont pas le droit de travailler le dimanche sous notre régime, mais si cette disposition devient loi, ils auront le privilège d'ouvrir leurs manufactures le dimanche et rien ne les empêchera de forcer leurs employés chrétiens à travailler en ce jour.

Je n'approuve pas la rédaction de l'amendement de l'honorable député de Labelle et j'ai l'honneur de proposer :

Que l'article 11 dudit bill soit supprimé . . .

M. AYLESWORTH : Je ne suis pas intervenu dans le débat jusqu'à présent parce que je ne voulais pas imposer ma propre manière de voir. Mais il est peut-être préférable de faire connaître dès cette phase du débat, à la suite de quelles circonstances cet article a été inséré dans le bill. La semaine dernière, à la demande de certaines personnes, j'ai parlé du principe fondamental de ce projet de loi, et j'ai dit que les préceptes du christianisme étaient à la base de la législation de la Grande-Bretagne et du Canada. Le bill ainsi compris est déposé devant le Parlement, comme un projet ministériel; le Gouvernement en prend la responsabilité, et le bill dans son ensemble et dans son principe doit être considéré comme tout autre projet de loi dû à l'initiative du Gouvernement. Quant aux détails qui pourront le mieux assurer l'application de cette loi, il est sans doute possible, comme pour

tous les autres projets de loi, de les améliorer et de les perfectionner.

Ceux qui s'intéressent à l'adoption d'une loi de cette nature ont le plus grand désir de connaître l'opinion individuelle de tous les membres de cette Chambre.

Cet article 11 que nous discutons en ce moment occupe une situation spéciale à l'égard des autres articles du bill. Il ne se trouve pas dans le projet déposé par mon prédécesseur au ministère de la Justice et il ne faisait pas parti du bill qui a été renvoyé devant le comité spécial. Il est maintenant soumis à l'examen de la Chambre comme une proposition émanant du comité.

Je ne dirai rien de ce qui a eu lieu devant le comité au sujet de cet article ni s'il a été approuvé à l'unanimité ou non, car n'étant pas membre de ce comité, je ne connais de ses délibérations que ce qu'on m'en a rapporté. Quoi qu'il en soit nous sommes maintenant appelés à nous prononcer sur cet article qui nous est proposé par le comité spécial, qui ne faisait pas partie du projet primitif et qui n'est pas une partie intégrante du bill.

Cet article donnera certainement lieu à de grandes divergences d'opinions et j'admets que les membres du Gouvernement ne sont pas du tout unanimes sur cette question. Je ne crois pas qu'on puisse trouver une douzaine de citoyens dont les opinions s'accorderaient parfaitement sur un article comme celui-là, et par conséquent je n'exprime en ce moment que ma seule manière de voir, sachant parfaitement que mes opinions ne sont pas partagées par l'unanimité de mes collègues.

Si j'examine cette question à titre d'avocat, je considère comme une anomalie la présence de cet article dans un bill qui est du domaine de la loi criminelle. Il crée une exception à une loi générale et cette exception libère une classe de la société des obligations et des peines édictées contre tous ceux qui transgresseront les dispositions de cette loi. A ce point de vue, c'est certainement un projet législatif très extraordinaire.

Je ne dirai rien du côté théologique de la question qui a été plus ou moins discuté et qui, à mon sens, ne nous concerne pas directement. Personne ne cherche à imposer ses convictions à son voisin quant au jour de la semaine qu'il convient d'observer comme jour sanctifié. Tout le monde est libre sous ce rapport. Personne ne demande que la loi oblige un juif ou un aventiste du septième jour ou qui que ce soit de travailler le jour où sa conscience lui défend de travailler. Toute la portée du bill est qu'à l'avenir il ne sera pas permis, légalement, dans ce pays, de faire ce que ce bill défend, pendant un des sept jours de la semaine. S'il faut faire une exception à cette règle en faveur d'une classe de la communauté, parce que cette classe est nombreuse, pourquoi ne ferait-on pas une exception semblable pour les

autres classes, quel que soit leur nombre. Si les juifs doivent être exemptés de cette loi qui défend de travailler le dimanche, pourquoi ne pas en exempter aussi les douknobors qui, bien que peu nombreux au Canada, ont des scrupules de conscience à travailler un autre jour de la semaine.

Dans ces conditions, je considère que s'il doit y avoir une exception, on ne devrait pas la limiter à un jour en particulier, mais l'étendre à n'importe quel jour, selon les convictions de chaque individu et si on adopte cette manière de voir il est évident que le but que l'on se propose d'atteindre ne sera pas atteint.

Ce n'est peut-être pas outrepasser les bornes que de comparer ce projet de loi aux lois somptuaires dont nous avons un exemple dans nos recueils dans ce qu'on appelle communément la loi Scott. Il y a des années et des années que le Parlement a voté cette loi, à la suite de l'ancienne loi Dunkin, du Canada-uni, qui prohibait, dans certaines circonstances, la vente des boissons enivrantes, dans certaines parties du pays. Ne considère-t-on pas comme une chose sans précédent, comme la destruction complète de cette loi, une exception qui créerait que cette loi ne s'appliquerait pas à ceux qui croient consciencieusement que l'usage des boissons enivrantes est parfaitement légitime qu'ils peuvent en faire l'usage qui leur plaira?

Si on introduit des exceptions dans cette loi pour des raisons de conscience, pourquoi n'en permettrait-on pas dans d'autres lois qui affectent également la conscience individuelle des citoyens? Nous avons voté des lois contre la bigamie et nous refusons de faire une exception pour les mormons qui peuvent être consciencieusement convaincus que le mariage ne doit pas être limité à prendre une seule épouse et que cette restriction est contraire aux commandements divins.

Dans la rédaction et surtout dans l'application d'une loi pénale, il n'est pas possible de faire une exception en faveur d'un individu ou d'un nombre d'individus, même si ce nombre atteint le chiffre de 40,000 ou 50,000, une proportion qui, je le ferai remarquer en passant, ne dépasse pas la moitié de 1 pour 100. Quelque soit le chiffre de la population juive, pas un ou pas plus d'un sur deux cents citoyens n'appartiennent à la religion visée par cette exception. Je répète donc que cet article me paraît une anomalie, considéré au point de vue du législateur, de l'avocat, abstraction faite de toute considération religieuse ou théologique.

Je n'ai plus qu'un mot à ajouter: je n'admets pas du tout qu'un juif soit plus un étranger parmi nous que tout citoyen appartenant à une nationalité autre que la nationalité canadienne. Leurs enfants et peut-être eux-mêmes, peuvent être nés sur le territoire canadien. Sauf leur origine et

le fait qu'ils ne s'assimilent pas autant aux autres races; ils sont citoyens de ce pays au même titre que les autres. Mais dans le cas d'un israélite qui vient s'établir au Canada, il ne faut pas perdre de vue qu'il vient dans un pays où la législation est basée sur ce que la majorité considère être la doctrine chrétienne. Il vient dans un pays où la grande majorité de ses concitoyens croient à la doctrine chrétienne, et repousse la doctrine hébraïque et que par conséquent il vient dans un pays où une loi de cette nature est en vigueur depuis près de 250 ans. Depuis Charles II d'Angleterre, c'est la loi de la Grande-Bretagne et des colonies britanniques, que l'israélite qui immigre dans ces pays devra observer le dimanche chrétien, le premier jour de la semaine et non le septième. Je considère donc que dans ces circonstances, ce serait une anomalie de faire une exception en faveur des juifs. Je me propose de voter contre toute exception en faveur d'aucune classe de la communauté, soit dans la forme de l'article 11, soit dans la forme de l'amendement de l'honorable député de Labelle (M. Bourassa).

M. ARMAND LAVERGNE: L'honorable député de New-Westminster (M. Kennedy) m'a donné l'autre jour une leçon de largeur de vue, et je me crois excusable de lui rendre la pareille aujourd'hui. A première vue on pourrait croire que cet article est le plus injuste de tout le projet. D'un côté on permet aux juifs de violer le principe même du bill, et de l'autre les catholiques auxquels leur conscience ne défend pas de faire certaines choses prohibées par cette loi, n'ont pas la plus petite liberté de s'écarter de l'esprit de la loi. Toute la province de Québec, pour ne parler que de ma province, sera privée d'amusements légitimes, pendant qu'on permettra aux juifs d'enfreindre le principe même du bill en travaillant le dimanche.

On a dit que les juifs ne font pas partie de la communauté, qu'ils appartiennent à une race étrangère, qu'ils ne sont pas des nôtres, mais simplement parmi nous. On me permettra de ne pas partager cette manière de voir. Puisque nous les avons accueillis, que nous les avons attirés ici, que nous les avons invités à venir s'établir au Canada, que depuis dix ans nous payons des primes pour les faire venir dans ce pays pour en faire des Canadiens, nous devons les traiter comme tels.

On a dit aussi que si nous étions dans un pays israélite où la loi hébraïque serait en vigueur, nous serions tenus de nous y conformer. Mais le Canada est un pays chrétien qui n'applique pas la loi de Moïse, mais celle du Christ et cette loi nous enseigne de faire aux autres ce que nous voudrions qui nous fût fait à nous-mêmes. C'est ce principe que je voudrais faire triompher aujourd'hui et c'est à ce principe que je voudrais

M. AYLESWORTH.

rallier l'honorable député de New-Westminster (M. Kennedy) qui est un membre éminent de cette sainte et précieuse association qu'on appelle la "Lord's Day Alliance". Comme catholique, comme Canadien-français, je ne pourrai pas, grâce à cette loi, faire certaines choses que ma conscience me représente comme parfaitement légitimes. Mais, Dieu merci! ce n'est pas une raison pour que je veuille priver une minorité de ses droits.

Mais, comme je le faisais observer à l'honorable député de Toronto, cet article devrait être modifié de manière à protéger toutes les minorités. Un homme peut être une minorité à lui seul, comme cela m'est arrivé dans cette Chambre, où je me suis trouvé seul ou presque seul de mon avis.

Cet article devrait être assez large pour comprendre toutes les minorités, comme le demande l'honorable député de Labelle (M. Bourassa) qu'il s'agisse de Chinois, de mahométans, ou de qui que ce soit. On a donné comme une raison pour combattre cet article que les juifs sont peu nombreux au Canada. Pour moi cela n'est pas un argument. S'il n'y avait qu'un juif dans le pays, sa liberté de conscience devrait être respectée et cela suffirait pour que cet article fût adopté.

Quel est le principe de ce bill. On a combattu l'article 11 et l'amendement de l'honorable député de Labelle en disant que l'intention du bill est d'assurer un jour de repos et que ce jour doit être le dimanche. Mais le bill dit le contraire et permet de faire un jour de repos de tout autre jour de la semaine.

A l'article 4, il est dit que celui qui, le dimanche, fera quelque travail nécessaire ou d'humanité, aura droit à un repos de 24 heures consécutives un autre jour, n'importe lequel. La loi n'exige donc pas que le jour de repos soit le dimanche.

L'article 11 du bill est le seul qui soit animé d'un esprit libéral et je crois que l'amendement de l'honorable député de Labelle est plus large, plus libéral que l'article même, et c'est pourquoi je l'appuierai.

Plusieurs DEPUTES: Aux voix! aux voix!

M. A. LAVERGNE: Je vois que les honorables députés, surtout ceux qui font partie de la "Lord's Day Alliance" ont hâte de voter en faveur de cet amendement et de rendre justice à la minorité. L'an dernier, avec l'honorable député de Labelle et quelques autres, je demandais justice pour la minorité, et c'est cette même attitude que nous prenons aujourd'hui. Nous allons plus loin que la "Lord's Day Alliance" et que son organe, la "Lord's Day Alliance Advocate", qui prétendent que le plus mauvais article de ce bill est celui qui concerne les Juifs. Voici ce que dit ce journal:

C'est, mot pour mot, l'article que demandent les juifs. Les Aventistes du septième jour qui

demandaient quelque chose de plus, n'ont pas été écoutés, mais ils seront naturellement compris dans cette exception. Cet article a été introduit dans le bill par cinq voix contre quatre. Il n'est pas probable qu'il soit accepté par la Chambre.

Pourquoi ? Parce que les promoteurs de ce bill, ceux qui en ont dicté les termes, les maîtres de la situation, ne veulent pas de cet article et persistent à épiéter sur les droits du Parlement pour l'empêcher de protéger les minorités.

Mais nos lecteurs en connaîtront probablement le sort avant de lire cet article. Il souève une tempête d'opposition dans tout le pays. Il est si habilement rédigé qu'un juif ou un Aventiste pourrait tenir sa fabrique ouverte le samedi avec des ouvriers qui observent le dimanche, et le dimanche avec des ouvriers qui observent le samedi.

J'espère que les partisans de la "Lord's Day Alliance" après l'amendement de l'honorable député de Labelle, n'auront plus d'objection à cet article, puisque les deux combinés font disparaître cette objection—signalée par leur organe. J'espère donc que tous ceux qui veulent rendre justice à la "Lord's Day Alliance" et qui sont censés être ici les prototypes de la doctrine chrétienne protégeront le faible contre le puissant, les droits de la minorité et la justice.

M. BRISTOL : L'honorable ministre de la Justice a discuté ce bill comme s'il se fut agit d'un article du code pénal. J'ai lu le bill attentivement, j'ai suivi toute la discussion et je reste convaincu qu'il est basé sur le principe qu'il est de l'intérêt public d'avoir un jour de repos, aussi complet et aussi uniforme que possible, parce que la santé et le bien-être de la population l'exigent ainsi. On a soigneusement éliminé du bill ces considérations religieuses pour bien affirmer que l'idée maîtresse du bill était d'assurer à tous un jour de repos par semaine ; que tout le monde serait obligé de prendre un jour de repos par semaine ; que les ouvriers puissent être en état d'exiger qu'il leur soit accordé un jour de repos sur sept.

Sans doute que l'uniformité serait un grand avantage. Ce serait une excellente chose si nous avions tous les mêmes croyances religieuses et si nous pensions tous de la même manière sur cette question. Mais cela aurait aussi ses inconvénients et la vie dans ces conditions serait fastidieuse, mais beaucoup de gens s'en accommoderaient certainement.

Mais nous ne sommes pas tous du même avis et nous sommes en présence de deux partis qui s'adressent à ce Parlement pour revendiquer leurs droits. La première question qui se pose est celle-ci : ceux qui s'adressent ainsi à nous sont-ils sincères ? J'espère que personne n'osera prétendre que les juifs ne le sont pas. S'il est un peuple qui a souffert pour ses croyances religieuses c'est bien le peuple juif. Depuis deux mille

ans, il est soumis à toutes sortes d'injustices et de mauvais traitements, pour sa fidélité à ses croyances. Si le juif n'était pas sincère, combien il lui serait facile de changer de religion et d'embrasser une des nombreuses religions qui lui promettent le salut et il verrait la fin de la persécution juive en Russie et ailleurs. Mais il ne le veut pas, et quand cet homme s'adresse à nous, nous avons le devoir de croire en sa sincérité. Il nous dit que les commandements qu'il observe sont en vigueur depuis 4,000 ans, longtemps avant la naissance de la religion que nous pratiquons. Et ce commandement divin lui ordonne, non seulement de se reposer le samedi, mais aussi de travailler les six autres jours. Tout ce qu'il demande c'est d'être libre d'obéir à ce commandement.

Croit-on se conformer à l'esprit de notre législation en décrétant qu'un homme qui croit que Dieu lui ordonne de travailler six jours de la semaine sera passible de l'emprisonnement s'il obéit à ce commandement ? Les juifs nous disent : depuis 4,000 ans nous avons été fidèles à la loi de Moïse qui impose à son peuple le repos le septième jour. Nous avons respecté fidèlement le commandement ; nous avons travaillé les six premiers jours de la semaine et nous réclamons le droit de nous reposer le septième, comme un devoir envers Dieu et envers les hommes. Prétendra-t-on aussi que si les Chinois et les doukhobors qui n'ont encore rien réclamé, se présentaient devant le Parlement, nous devrions les priver de leur liberté de conscience ?

Un DEPUTE : Que dites-vous des mormons ?

M. BRISTOL : Je ne crois pas qu'ils aient fait aucune réclamation au sujet de ce bill. Quand ils s'adresseront à nous, au sujet de la pratique à laquelle mon honorable ami fait allusion, nous nous occuperons d'eux, mais pour le moment nous discutons un article du bill qui n'a aucun rapport avec cette question. L'honorable ministre de la Justice (M. Aylesworth) dit que depuis 250 ans, nous n'avons eu aucune loi sur l'observance du dimanche, mais que depuis trois ou quatre ans, on s'est aperçu qu'elle ne valait rien parce que la question n'était pas du ressort des législatures provinciales.

M. AYLESWORTH : Pas du tout.

M. BRISTOL : Dans ce cas, pourquoi soumet-on ce projet de loi ? Mais puisque nous sommes saisis de la question, l'honorable ministre croit-il que les juifs n'ont pas plus de droits qu'ils n'en avaient il y a 250 ans ? Croit-il que lord Beaconsfield serait devenu premier ministre d'Angleterre, s'il eût vécu il y a 200 ans ? Ce n'est qu'après de longues luttes que la liberté religieuse a été accordée aux juifs et aux catholiques. Est-il juste, dans ce siècle de

civilisation, de refuser de rendre justice à ces citoyens et des les condamner au repos quand la loi de Moïse leur ordonne de travailler ?

L'honorable ministre de la Justice a parlé de la loi Scott et a cité l'exemple de l'homme qui veut boire. Mais la loi Scott n'a rien à faire avec l'usage des boissons enivrantes. Elle en défend la vente. Un homme peut boire tant qu'il voudra, s'il a de la boisson chez lui, mais la loi Scott en interdit la vente.

M. CONMEE : Ce n'est pas un cas de conscience, mais une question de soif.

M. BRISTOL : Beaucoup de gens font peu de distinction entre les deux. On a prétendu aussi que nos concitoyens d'origine juive ne sont pas des citoyens canadiens dans la pleine acception du mot. Ils sont ici depuis au delà de 150 ans ; ils sont venus avec les premiers colons. Un israélite a été élu membre du Parlement. Les juifs prennent une part active aux affaires du pays, et cela leur est permis. Je ne connais pas de population plus paisible et plus soumise aux lois du pays, que la population juive.

Cette loi est fondée sur le principe qu'il est nécessaire à l'homme de se reposer un jour sur sept, et puisque nous sommes appelés à légiférer sur une question d'hygiène, avons-nous le droit de décréter qu'un homme fera des choses que sa conscience lui défend de faire, et qu'il commettra un crime envers Dieu pour n'en pas commettre un envers les hommes ? L'honorable ministre a parlé de l'Angleterre. Qu'il me permette de lui rappeler ce que disait lord Beaconsfield sur cette question du repos hebdomadaire, dont tous les gens intelligents reconnaissent la nécessité. Et si jamais il y a eu un temps où ce repos hebdomadaire a été nécessaire, c'est bien dans celui-ci qu'on a appelé "le siècle de l'électricité".

De toutes les institutions divines je prétends que la plus divine est celle qui assure à l'homme un jour de repos. S'il est une considération qui, dans l'étude de cette question, n'a pas manqué, je suppose, de se présenter à l'esprit de Vos Seigneuries, c'est celle-ci : aurait-il été possible d'assurer à l'homme un jour de repos, sans y associer une idée religieuse ?

A mon sens cela eut été tout à fait impossible et c'est le sentiment religieux qui, jusqu'à un certain point, est admis de tous—du moins de ceux qui ont le nombre et l'influence dans ce pays. C'est ce principe que nous devons nous garder d'éliminer si nous voulons conserver ce jour de repos que je considère comme un des plus grands bienfaits concédés à l'homme. C'est la pierre angulaire de toute civilisation et il serait bien difficile de se faire une idée des conséquences funestes qui en résulteraient pour la santé publique, s'il n'y avait jamais de cesse au travail manuel et intellectuel qui sera toujours l'apanage d'un pays comme celui-ci, si avancé dans ses occupations et sa civilisation.

M. BRISTOL.

Je pourrais citer quelque chose de semblable d'un discours de Gladstone. Que voyons-nous en Angleterre, le pays de la liberté par excellence ? Un dimanche de Londres ne serait pas toléré un seul instant au Canada. Cependant, le plus grand homme d'Etat que l'Angleterre ait produit, déclare que ce dimanche est le plus grand bienfait qui puisse être conféré à une nation.

Le sabbat des juifs est aussi protégé en Angleterre, comme ce Parlement devrait le protéger. Pourquoi notre jeune pays ne se ferait-il pas une réputation par son esprit de justice, de tolérance et de liberté ? Nous invitons des gens de toutes les parties du monde à venir ici, et nous devons travailler à faire connaître partout le Canada non seulement comme le pays de la liberté, mais aussi le pays où les convictions religieuses et les droits des minorités sont respectés.

Ce serait renier le principe de la tolérance que nous avons hérité de la mère patrie et que jusqu'à présent, nous avons cherché à faire prévaloir dans nos statuts, si aujourd'hui nous retranchons cet article du bill et si nous refusons de respecter la liberté de conscience de la minorité.

Je combats l'amendement qui a été proposé, parce que deux sectes religieuses se sont présentées devant le Parlement et ont dit : Nous nous croyons tenus de travailler six jours de la semaine ; nous observons la loi de Moïse, telle que formulée dans le 4e commandement. Si d'autres sectes nous demandaient de respecter leurs convictions religieuses, je demanderais aussi à modifier l'article 11, mais dans les circonstances, je crois inutile d'aller au delà de la proposition du comité. Cet article rend justice à toutes les représentations qui nous ont été faites, et il est inutile que nous nous engagions dans une législation abstraite. On nous dit que cette exception ouvre la porte à d'autres. Si cet article ne fait que confirmer ce qui a été légalement permis jusqu'à ce jour, il ne cause aucun préjudice aux autres ; s'il légalise les actes de ceux qui demandent que leurs convictions religieuses soient respectées, je considère que c'est une excellente chose, quelle qu'elle ait pu être la loi sur cette question. Je donne mon opinion pour ce qu'elle vaut, mais je crois que le comité qui a étudié la question à fond, qui a entendu les deux côtés, avec le désir de rendre justice à tous et d'arriver à un résultat utile au pays, a bien fait d'introduire cet article dans le bill.

M. CONMEE : Je me serais probablement abstenu de prendre part au débat sans les remarques de l'honorable ministre de la Justice (M. Aylesworth). Je considère que son raisonnement et ses arguments peuvent être invoqués avec autant de force contre tout le bill et contre le principe du bill que contre cet article 11. Je ne suis pas opposé à la portée générale du bill. Il contient, il

est vrai, une foule de choses que je préférerais ne pas y voir, mais j'espère que le comité ne permettra pas que le principe posé par l'honorable ministre de la Justice, à l'égard de cet article en particulier, triomphe.

On a dit que les juifs ne nous accorderaient pas les mêmes privilèges que nous leur donnons par cet article. Même si cela était, mon vote n'en serait pas affecté; mais nous n'avons pas la preuve de cet avancé. Les juifs n'ont pas eu l'occasion de faire savoir quelle somme de liberté ils accorderaient aux autres dans leur propre pays. Mais nous, nous les avons invités à venir au Canada et à devenir des citoyens de ce pays. Ils sont soumis à nos lois et sont d'excellents citoyens, et partant, nous devons leur reconnaître toutes les libertés dont nous jouissons nous-mêmes. Leurs pères, dit-on, sont venus ici, sachant que c'était un pays chrétien. C'est vrai; mais ils y sont venus aussi, sachant que c'était un pays de liberté où ils ne seraient pas persécutés. Il n'y a pas de doute qu'ils ont aussi invités leurs coreligionnaires à venir les rejoindre, en leur donnant l'assurance qu'ils y trouveraient la liberté. J'espère que nous ne ferons pas mentir cette réputation en retranchant cet article du bill.

Le projet de loi est l'œuvre d'un comité spécial et l'honorable ministre nous a déclaré qu'il était approuvé par toutes les dénominations religieuses importantes. Elles ont donc approuvé cet article.

Plusieurs VOIX : Oh ! oh !

M. CONMEE : Pourquoi alors, n'adoptons-nous pas aussi cet article ? Si je n'interprète pas fidèlement le sens des paroles de l'honorable ministre, j'aimerais qu'on me dise en quoi, je fais erreur.

Sir WILFRID LAURIER : Vous êtes dans le vrai.

Un DEPUTE : Cet article a été ajouté par le comité.

M. CONMEE : L'honorable ministre de la Justice nous a expliqué que cet article ne se trouvait pas dans le premier projet, mais j'ai compris que, plus tard, l'honorable premier ministre a déclaré que le bill tel que nous l'avons . . .

M. AYLESWORTH : Le premier bill.

M. CONMEE : Ce n'est pas ce que j'avais compris. Je croyais avoir entendu le premier ministre dire que le bill tel qu'il est actuellement était approuvé par toutes les autorités religieuses du pays. Quoiqu'il en soit, je suis persuadé que toutes les autorités religieuses du pays approuvent cet article.

M. A. LAVERGNE : Excepté les partisans de la Lord's Day Alliance.

M. CONMEE : Il est approuvé par les membres de la Lord's Day Alliance. C'est

une association importante qui a droit au respect des membres de cette Chambre. Je n'ai pas rencontré un membre de cette association qui eut des idées étroites ou des préjugés sur cette question. J'ai discuté le bill avec plusieurs d'entre eux, et je n'en ai pas rencontré qui fussent hostiles à cet article.

Je n'entreprendrai pas de discuter le principe du bill. Je demande à mes collègues de respecter les scrupules de conscience et les sentiments religieux de cette minorité. Cet article ne concerne pas uniquement les griefs. Puisque aucun intérêt n'est lésé, puisque aucun tort n'est causé aux fidèles des autres cultes, pourquoi priver cette minorité du privilège qu'elle réclame ? N'oublions pas que cette loi sera strictement appliquée. Si cet article est retranché du bill, nous imposons aux juifs des obligations auxquelles ils n'étaient pas tenus auparavant, et ils pourront être poursuivis pour des choses qui leur étaient permises avant l'adoption de la loi.

M. BERGERON : Je n'entends pas voter sur cette question sans motiver mon attitude. La première fois que ce projet a été déposé, l'article que nous discutons en ce moment n'existait pas. Le bill a été renvoyé devant un comité spécial de cette Chambre, et c'est un principe reconnu, une règle que l'honorable premier ministre a souvent invoquée, que la Chambre doit accepter les décisions de ses comités.

Cela seul serait une raison suffisante pour que la Chambre adoptât cet article 11, mais ce n'est pas la seule. Je considère que nous ne faisons que légaliser une coutume qui existe depuis longtemps, et que cet article n'introduit rien de nouveau. Nous savons tous, comme d'autres l'ont fait observer avant moi, que les juifs travaillent le dimanche et observent le samedi comme le jour du sabbat.

L'honorable député de Toronto (M. Macdonell) dit qu'il ne savait pas que les juifs ont l'habitude de travailler le dimanche. C'est une preuve qu'en travaillant le dimanche ils ne gênent personne, n'empêchent personne d'observer le dimanche. Au cours de ce débat, quelqu'un a allégué qu'il y a très peu de juifs dans ce pays. Cela n'a pas d'importance. Nous discutons ici un principe, et nous devons légiférer en conformité de ce principe. Mais puisque nous parlons de nombre, je crois que dans la seule ville de Montréal, il y a au moins 25,000 juifs et peut-être plus. Ce sont des citoyens paisibles et respectueux des lois. J'en connais quelques-uns personnellement et je crois qu'ils gagnent beaucoup à être connus. Il n'y a pas, dans notre population, de classe plus charitable. Je sais que certains israélites de Montréal font des dons à des institutions catholiques, à des institutions chrétiennes, par esprit de charité. Ils forment

une classe très méritante de notre population.

Or, le Parlement fait des lois qui doivent durer. Pourquoi vouloir modifier un état de choses qui existait auparavant, sans que personne n'ait jamais eu à s'en plaindre ? On a beaucoup parlé de tolérance et de largeur de vues. Quelques-uns sont allés jusqu'à dire que si nous vivions dans un pays juif, les israélites ne nous accorderaient pas les privilèges que nous leurs accordons par cet article. L'honorable député qui m'a précédé (M. Conmee) a réfuté cet argument d'une manière très appropriée. Les données nous manquent pour nous renseigner sur ce point ; nous ne pouvons pas dire comment les juifs, dans leur pays, traiteraient les chrétiens. Mais l'honorable député de Montmagny (M. A. Lavergne) a trouvé une meilleure réponse encore en disant que nous sommes une nation chrétienne, et je crois que la meilleure manière de prouver que nous sommes chrétiens, c'est d'être généreux envers cette classe de notre population.

M. BLAIN: Pour que le vote que je me propose de donner ne puisse pas être mal interprété; je crois devoir faire une remarque. Je ne discuterai pas, car je considère que le temps de discuter est passé. Les membres de cette Chambre comprennent parfaitement la question. Elle a été débattue à fond ici, dans le pays et surtout devant le comité. Je tiens à déclarer formellement que je suis opposé à l'article 11 et que je voterai pour qu'il soit retranché du bill. Je voterai aussi contre l'amendement de l'honorable député de Labelle. Je suis opposé à l'article 11 et à tout ce qui s'y rapporte.

M. MILLER: A titre de membre du comité, nommé pour étudier cette question, je prendrai la liberté de dire quelques mots. Après le discours si pondéré et si logique de l'honorable ministre de la Justice, dans lequel il nous a exposé ses raisons pour voter en faveur de l'élimination de cet article 11, il me reste très peu de choses à dire. Je ne crois pas qu'il y ait de précédents pour nous autoriser à introduire un pareil article dans ce bill. Non seulement, dans la province d'Ontario, il n'est fait aucune exception en faveur des juifs, mais je suis aussi informé que dans aucune colonie anglaise on a fait de lois pour consacrer l'observance du sabbat ou pour conférer des faveurs spéciales au peuple juif.

Il est vrai qu'en Angleterre, on a fait une exception en leur faveur, une exception de peu d'importance. La loi anglaise sur les ateliers exempte les femmes et les enfants juifs, dans certaines conditions de travailler le samedi; mais la même exception n'existe pas pour les juifs adultes. L'honorable John Burns, un membre du gouvernement anglais, a déclaré que cette simple exemption accordée aux femmes et aux enfants juifs a causé plus d'ennuis que toute autre chose.

M. BERGERON.

On dit qu'il y a 40,000 Juifs au Canada. Je crois que l'honorable député de Beauharis (M. Bergeron) prétend qu'il y en a 25,000 à Montréal. J'ignore où mes honorables amis ont puisé leurs renseignements. Tout ce que je sais, c'est que d'après le recensement de 1901, il y avait 16,401 juifs dans tout le Canada. Or, ce n'est pas à 16,000 Juifs que nous accordons une exemption. Ce ne sont pas les scrupules de conscience de la totalité de la population juive que nous voulons respecter par cet article. Le bill dit qu'il ne sera pas permis à un juif de tenir ouverte sa place d'affaires le dimanche. Cela veut dire qu'une veuve juive ou qu'un juif malade ou infirme qui tient une petite boutique parce qu'il est incapable de travailler dans une manufacture et qui fait de son mieux pour subvenir à ses besoins et à ceux de sa famille, ne pourra pas se livrer à cette occupation le dimanche. Nous serions pourtant tout aussi excusables de faire violence à nos sentiments pour venir en aide à ce misérable juif que pour favoriser le juif plus fortuné qui exploite une fabrique ou le juif plus robuste qui travaille dans cette fabrique, et dont les scrupules de conscience ne sont en aucune manière plus respectables que ceux du pauvre juif dont je viens de parler.

Nous obligeons le propriétaire juif d'une échoppe de fermer son établissement pour que nous ayons un jour de repos uniforme et pour cette raison, je voterai pour que l'article 11 soit complètement éliminé du bill.

L'honorable député de Labelle (M. Bourassa), dit que le peuple juif n'est pas un peuple dont l'immigration doit être encouragée au Canada. J'ignore sur quoi s'appuie l'honorable député ni sur quelle connaissance particulière du peuple juif il se base pour émettre une pareille prétention. Il connaît peut-être mieux les juifs que moi quand il se permet de dire que c'est une classe de gens dont l'immigration ne doit pas être encouragée. Mais s'il a raison de parler ainsi, c'est un argument de plus pour ne pas faire d'exception en leur faveur. Cependant, je me permettrai de mettre en doute l'exactitude de sa prétention.

On me permettra aussi de faire observer que les honorables députés qui se montrent favorables à cette exception ont, pour la plupart, je crois, des électeurs juifs dans leur circonscription, ou des sympathies pour certains israélites de leurs connaissances. Ayant constaté, sans doute, qu'ils étaient des hommes droits, d'excellents citoyens, ils ont naturellement de la sympathie pour eux et ce sentiment qui les porte à estimer quelques israélites individuellement, les porte aussi à demander pour eux des privilèges spéciaux en vertu de ce bill. Mais je considère que nos sympathies, quelque naturelles qu'elles soient, quelque bien fondées qu'elles puissent être, ne devraient pas nous induire à faire cette exception en faveur

des juifs et non seulement en faveur des juifs, mais aussi en faveur de quelques autres classes de la population pour en faire une classe à part dans la grande masse du peuple canadien.

Lorsqu'il s'agit de légiférer dans l'intérêt général, les sympathies individuelles doivent s'effacer devant l'intérêt commun. Si l'amendement de l'honorable député de Labelle était adopté, il faudrait également permettre aux mahométans, aux Chinois et à d'autres classes encore qui ne partagent pas les croyances chrétiennes, de se choisir un jour de repos. Lorsque cette question a été discutée devant ce comité j'ai fait observer qu'il ne suffisait pas de prévoir uniquement le cas des juifs et des adventistes du septième jour, mais probablement aussi celui des mahométans, et l'on m'a répondu qu'il serait temps de s'en occuper quand nous en aurons au Canada. Aussi, je n'ai pas été peu surpris d'entendre l'honorable député de Nanaïmo (M. Ralph Smith) nous apprendre qu'il vient beaucoup de mahométans au Canada. Il nous faudra donc leur accorder aussi un jour spécial de la semaine, comme nous voulons le faire pour les juifs.

L'honorable député de Rainy-River (M. Conmee) prétend que ce bill, y compris l'article 7, est déposé à la demande des membres du clergé de ce pays, de la Lord's Day Alliance et de certaines autres personnes. Si c'est sur cela que l'honorable député s'appuie pour approuver l'article 11, il le rejettera probablement quand il saura que la population de ce pays et le clergé des différentes dénominations religieuses sont opposés au principe de cet article.

M. CONMEE : L'honorable député a-t-il appuyé ou combattu cet article devant le comité ?

M. MILLER : Je ne l'ai pas appuyé devant le comité. Puisqu'il a été question du comité, et puisque l'honorable député de Beauharnois (M. Bergeron) déclare qu'il est en faveur de l'article, parce que le comité a fait un rapport favorable, on me permettra de rapporter ce qui a eu lieu à la séance de ce comité à laquelle j'étais présent. Jusque-là, personne n'avait songé à proposer un pareil article. L'addition de l'article 11 a été votée à une majorité d'un et un de ceux qui avaient voté avec la majorité pour introduire cet article dans le bill, m'a déclaré ensuite qu'il voterait contre cet article dans la Chambre.

Plusieurs DEPUTES : Donnez le nom.

M. MILLER : Je n'ai pas le droit de donner des noms à l'égard des délibérations du comité, et je ne le ferai pas. Mais ce que je dis est véridique et je crois que l'honorable député qui a fait cette remarque était parfaitement sincère et que ce n'est pas un reproche à lui faire que de rapporter cet incident. Il m'a expliqué que la question était très importante, que les opi-

nions étaient très partagées, et qu'il a voté en faveur de l'article pour qu'il pût être soumis à la Chambre et discuté en comité général. J'ai ici une dépêche qui fait voir l'état de l'opinion publique sur cette question, dans une partie du pays, au moins. La dépêche vient de ma propre division électorale et je crois représenter des électeurs qui professent des vues tout aussi larges que ceux d'aucune division du pays. Ce télégramme est daté d'aujourd'hui même, et je l'ai reçu il y a un instant :

Le sentiment public ici est irréductible et unanime à demander l'adoption du bill sur l'observance du dimanche sans exception en faveur des Juifs.

M. ARMAND LAVERGNE : L'honorable député me permettra-t-il de lui demander si ses électeurs ont lu l'article ?

M. MILLER : Je le suppose, car il a été publié dans tous les journaux. Ce télégramme ne m'a pas été envoyé parce que ces électeurs sont des hommes à esprit étroit ; mais parce que ces électeurs, tout en ayant beaucoup de sympathie pour les juifs, ne veulent pas d'une pareille exception qui causerait tant d'embarras à notre population. Si cet article 11 est adopté, toute la loi relative à l'observance du dimanche en sera considérablement affectée et la réputation du Canada, comme nation respectueuse du dimanche, ne pourra qu'en souffrir. J'ai entendu avec plaisir l'honorable ministre de la Justice déclarer que le Gouvernement n'insiste pas sur l'adoption de cet article, et qu'il laisse à la Chambre d'en décider. Je vois aussi avec plaisir que quelques membres du Gouvernement et le ministre de la Justice entre autres voteront contre. J'espère que la majorité de cette Chambre votera pour que cet article soit éliminé du bill.

M. PICHE : Je me permettrai une remarque ou deux sur la question que vient de soulever l'honorable député de Grey-sud (M. Miller) qui faisait partie de ce comité spécial. Il a donné sa version de ce qui s'est passé à une séance de ce comité, mais il est peut-être aussi à propos de rapporter d'autres choses qui ont eu lieu. Quand l'honorable député prétend qu'il n'avait jamais été question avant la dernière séance d'adopter un amendement de cette nature, j'ai le regret de lui dire que cette prétention est absolument contraire aux faits, car dès la première séance du comité, cet amendement nous a été soumis de la part de la population juive et des Adventistes du septième jour.

M. MILLER : Je n'ai pas dit que personne dans le comité n'avait songé à proposer cet amendement ; mais que la majorité du comité n'avait jamais eu l'intention de l'adopter.

M. PICHE : Ma réponse à l'honorable député c'est que le vote a été pris sur cette même question.

Un DEPUTE : Et que la majorité s'est prononcée en faveur de l'amendement.

M. PICHE : Oui. Dès la première séance, la majorité du comité était en faveur de faire cette exception pour les juifs pour des motifs religieux. C'est ce que le comité a fait. L'honorable premier ministre et d'autres membres du Gouvernement ont souvent déclaré que la Chambre doit avoir beaucoup de respect pour les décisions d'un comité. Nous n'avons pas été d'accord sur beaucoup d'articles du bill ; mais il ne peut y avoir de doute à l'égard de cet article, puisque c'est le seul qui vient du comité lui-même. C'est la seule proposition qui est faite par le comité et on voudrait maintenant mettre de côté tout le travail du comité. Je considère que ce serait une étrange manière de respecter les décisions d'un comité.

M. MILLER : L'honorable député prétend-il dire que le comité a siégé pendant plusieurs jours et que cet article est tout ce qu'il a fait de bon ?

M. PICHE : Cet article est à peu près tout ce que le comité a fait lui-même, car presque toutes les autres parties du bill sont revenues devant la Chambre dans la même forme qu'elles avaient lorsqu'elles ont été envoyées devant le comité. Cet article est le seul qui vienne du comité.

M. DEVLIN : Monsieur le président, je désire dire quelques mots sur cet article 11.

M. ARMAND LAVERGNE : Plus fort, s'il vous plaît.

M. DEVLIN : L'honorable député trouvera bien que je parle assez fort tout à l'heure. Je tiens à exposer les raisons pour lesquelles j'approuve cet article du bill. Dans le discours qu'il vient de prononcer, l'honorable ministre de la Justice (M. Aylesworth) a cité le cas des mormons. Je ne vois aucune similitude entre les mormons et les juifs, et je ne vois pas que le cas puisse être comparé à celui des juifs. Le Parlement a le droit d'adopter des lois pour interdire le mormonisme au Canada. Ce droit lui est conféré par la constitution qui l'autorise à faire des lois pour assurer l'ordre, la paix et le bon gouvernement du pays, et l'honorable ministre de la Justice admettra avec moi que lorsque nous défendons la bigamie, c'est parce que la bigamie est contraire à l'ordre, à la morale et au bon gouvernement. Mais le cas des juifs est tout différent. Je voterai en faveur de l'article 11, parce que je considère qu'il y a un principe en jeu. Ce principe est celui-ci : je concède au Parlement du Canada qui est un pays chrétien et qui a fixé un jour qui devrait être observé comme jour du sabbat de faire des lois relatives à ce jour ; mais je ne reconnais ni à ce Parlement ni à aucun autre le droit de me dicter le jour que je devrai observer comme jour du sabbat.

M. PICHE.

M. FOSTER : Ce n'est pas ce que fait le Parlement par cet article.

M. DEVLIN : Il le ferait si le principe de cet article n'était pas adopté, car il dirait aux juifs : Le dimanche est le jour que vous observerez comme jour du sabbat, et non pas votre propre sabbat qui est le septième jour. Tout étranger qui vient dans ce pays et qui est naturalisé jouit des droits d'un sujet britannique, et un de ces droits, c'est la liberté de conscience qui est garantie à tout sujet britannique, et en rejetant cet article nous refusons à une classe de nos concitoyens un droit que la constitution nous garantit et dont nous sommes fiers. Je voterai en faveur du maintien de l'article 11 tel qu'il se trouve dans le bill.

M. MONK : Je suis en faveur de cette exception à l'égard des juifs, parce que je considère que c'est un pas de plus dans la voie de la liberté civile et religieuse. Je suis aussi en faveur du principe de l'amendement de l'honorable député de Labelle, et je serais disposé à voter pour son adoption si nous savions jusqu'où cela peut nous conduire. N'oublions pas que si nous ouvrons la porte à ces exceptions, nous serons obligés dans les sessions à venir d'adopter d'autres lois accordant d'autres exceptions.

Il n'y a pas de doute à ce sujet. Cette législation agitera le pays à tel point que d'ici à de longues années le Parlement sera occupé à légiférer pour amender ce bill, jusqu'à ce qu'enfin nous ayons réussi à lui donner une forme toute différente de sa forme actuelle. Sous ce rapport, cette législation est malheureuse. Diverses classes de gens n'ayant pu être représentées ici durant la présente session, s'adresseront à nous et nous demanderont, au nom de la conscience, de les immuniser contre cet acte. A chaque session, cette législation, qui nous est soumise d'une façon aussi inconsiderée et sous une forme si inacceptable, devra nécessairement provoquer des discussions. L'observance du dimanche deviendra une espèce de ballon politique que les partis se renverront à tour de rôle. Les discussions religieuses ou semi-religieuses seront ravivées dans un avenir peu éloigné et en fin de compte il en résultera beaucoup de mal. Ceux qui sont en faveur de l'article 11 sont mus par des considérations de liberté religieuse, et ces députés doivent en conscience accorder la même exemption à ceux qui viennent devant nous, nous offrant comme excuse la voix de leur conscience. Mais que dites-vous des autres classes de la société ? Aux environs des grands cimetières de Montréal, qui sont situés dans ma division électorale, il y a un grand nombre de malheureux infirmes qui, le dimanche, ouvrent des échoppes de rafraîchissements ; ils ne vendent pas de boissons enivrantes ; ils vendent des liqueurs douces, et c'est le seul moyen qu'ils ont de gagner leur vie. Ils observent le dimanche

tout aussi bien que je l'observe, mais lorsque ce bill deviendra loi, ce moyen de gagner leur vie leur sera enlevé. Ces gens sont trop pauvres pour soumettre leur cause au Parlement, mais lorsqu'ils auront été privés des moyens de gagner leur pain quotidien, ils ne manqueront pas de s'adresser à nous, et le Parlement sera forcé de s'occuper d'eux. Voici un autre exemple. Le dimanche après-midi, à Montréal, un grand nombre de pauvres gens visitent les cimetières. Ils n'ont pas les moyens de payer d'autres personnes pour entretenir les terrains où sont inhumés leurs parents et amis, mais, le dimanche après-midi, ils apportent avec eux des outils de jardinier et, à l'entrée du cimetière, ils achètent une fleur ou une plante pour décorer les tombes. La présente législation fera de l'achat de cette plante un acte criminel. Ces gens n'ont pas encore pu présenter leur cause au Parlement; mais ils la présenteront sans doute et le Parlement sera obligé de s'en occuper. Prenez le cas d'un ouvrier qui, avec sa famille, se rend le dimanche sur les bords du lac Saint-Louis. Il verra les riches se promener sur le lac en chaloupes à vapeur, en yachts et en bateaux, mais cette loi lui défend de louer une embarcation et de faire ce que font ceux qui sont mieux que lui favorisés des dons de la fortune. On entendra parler de cette classe de gens, et il faudra que le Parlement canadien s'occupe de leur cas. Je ne désire pas le moins du monde critiquer les motifs de ceux qui ont amené ce bill devant le Parlement, mais je prévois dans l'avenir la possibilité de nous voir entraînés dans une série de discussions religieuses, ce que tous les bons citoyens doivent déplorer, vu qu'il ne peut en résulter aucun bien pour le pays. Dans les parties rurales de la province de Québec, autant que je sache, le repos dominical est bien observé, et il n'y a aucun besoin d'une pareille législation; mais dans les grandes villes il y a sans aucun doute des abus. S'il se fut agi de prévenir ces abus d'une façon générale, il est possible que nous eussions pu produire quelque bien. Mais, à mon avis, une législation de ce genre, au sujet de laquelle il nous faut faire tant d'exceptions, ne peut avoir que des résultats lamentables.

M. W. F. MACLEAN : Le ministre de la Justice nous a dit que le Canada et la Grande-Bretagne reconnaissent tous deux le christianisme dans leurs lois. S'il en est ainsi, c'est parce que le parlement anglais reconnaît la sainte Bible, qui contient l'Ancien et le Nouveau Testaments, et si les bases du christianisme sont l'Ancien et le Nouveau Testament, alors vous avez la reconnaissance de deux jours du sabbat. Si j'en crois mon expérience, les juifs sont des gens soumis aux lois, et dans bien des cas, ce sont des citoyens à l'aise. Ils ont des scrupules de conscience au sujet de cette question, et, pour ma part, je voterai

pour que l'on respecte ces scrupules. Je crois que c'est George Eliot qui a dit que depuis 2,000 ans, le juif a été la petite arche qui a porté la fleur de l'art sur le fleuve de la vie. Le juif s'est conquis dans le monde une réputation enviable dans les arts, la littérature et le commerce. Il n'est pas l'être exclusif que l'on se représente ordinairement. Il se mêle graduellement à nous, et la preuve en est que si le nom de "Moss" existe aujourd'hui, ce nom a pu jadis être Moses, et le nom de "Lash" peut avoir été autrefois Lazarus.

Sir WILFRID LAURIER : Comme il l'a déjà été dit en cette Chambre, cet article 11 n'était pas dans le bill primitif qui a été présenté ici et envoyé au comité spécial. L'article a été introduit par le comité. En comité, il a donné lieu à beaucoup de discussion, je ne dirai pas acrimonieuse; je crois qu'au contraire, la discussion a été très amicale. En cette Chambre, il a été encore plus discuté, et je suis heureux de dire qu'il a été discuté amicalement. Cela a fait ressortir les grandes différences d'opinion qui existent au sujet des privilèges qui sont réclamés ici pour une forte minorité de la population. Il est inutile d'argumenter sur cette question. Les hommes ont leurs convictions faites d'avance et leurs convictions sont, en grande partie, le résultat de l'éducation, des impressions de la jeunesse et des circonstances.

Vous pourriez raisonner à ce sujet jusqu'à la consommation des siècles, vous pourriez entasser les arguments, mais il serait impossible de convaincre ceux dont l'éducation première a fixé les convictions à ce sujet. Pour ma part, il y a longtemps que mes convictions ont été formées sur ce point, et je dois dire qu'elles sont certainement en faveur de la minorité que l'on s'efforce de protéger. Naturellement, je n'ai aucun blâme à l'adresse de ceux qui pensent différemment. Je n'ai que cette seule remarque à faire : il y a une grande différence entre la doctrine allant à dire que si nous faisons ceci pour les juifs, nous devrions le faire pour les mormons. Entre les mormons et les sociétés religieuses ordinaires il y a tout un monde de différence; entre les juifs et les chrétiens, il n'y a après tout que très peu de différence; et en tant qu'il s'agit de cette question, la seule différence est, comme chacun le sait, qu'une société religieuse observe le sabbat durant un certain jour et l'autre, durant un autre jour. Les juifs ont gardé l'ancienne loi; les chrétiens ont adopté la loi nouvelle. Dans ces circonstances, comment devons-nous traiter les juifs? Le juif, s'il est consciencieux, ne travaille pas le samedi; il observe, ce jour-là, le jour du sabbat. Et comme il a été dit au cours de cette discussion et comme on ne saurait trop le répéter, le but de cette loi n'est pas de forcer un homme à observer le sabbat d'une certaine manière, de le forcer d'être

religieux, de le forcer d'aller à l'église, de le forcer de faire quoi que ce soit. C'est tout simplement de lui assurer—il ne saurait l'avoir autrement—un jour de repos sur sept. Le Juif demande à observer le septième jour, comme ses pères l'ont fait avant lui. Et si le Juif ou l'Aventiste préfère observer le jour sabbat le septième jour, il me semble qu'il doit être exempt de punition s'il travaille durant le premier jour de la semaine, et c'est là l'unique but de cet article. Tel qu'il existe aujourd'hui, l'article pourrait peut-être donner lieu à quelque discussion. L'article 11 se lit comme suit.

Nonobstant tout ce qui est contenu dans les présentes, nulle personne qui, consciencieusement et habituellement observe le septième jour de la semaine, comme jour du sabbat, et s'abstient réellement de tout travail ce jour-là, ne sera sujette à être poursuivie pour avoir fait du travail le premier jour de la semaine, pourvu que ce travail n'ait pas pour effet de troubler d'autres personnes dans l'observance du premier jour de la semaine durant les services religieux, et pourvu que l'endroit où le travail doit être fait ne soit pas ouvert au trafic ce jour-là.

Cet article est en lui-même très juste ; à mon avis, il va peut-être plus loin qu'il ne devrait aller. J'ai déjà déclaré et je dois répéter qu'en ce qui concerne une législation de ce genre, il est impossible d'en arriver à une conclusion si chacun doit attendre et exiger sa livre de chair. A moins qu'il n'y ait des concessions mutuelles de part et d'autres ; à moins que chacun reconnaisse que les droits d'un citoyen peuvent être limités et sont limités par les droits d'un autre citoyen, il est impossible que nous ayons autre chose que de la confusion. On peut permettre aux juifs et aux adventistes de travailler le dimanche ; mais chacun comprendra que si l'on permet au juif ou à l'aventiste de faire entendre le sifflet de sa manufacture, de faire lancer des nuages de fumée par sa cheminée, de faire entendre le bruit sourd du travail et des machines, il pourrait être une occasion de scandale dans la société ; et si la loi est amendée de façon à permettre le travail sans troubler personne dans le voisinage, sans offenser personne, qui pourrait s'opposer à ce que cette permission soit accordée ? Ce que nous voulons c'est qu'il n'y ait pas de scandale parmi la population ; c'est que les convictions de tous soient respectées, et je crois que cela pourrait être fait mieux qu'il n'est proposé de le faire au moyen de cet article, si l'amendement de l'honorable député de Labelle (M. Bourassa) était accepté et, pour ma part, je me propose de voter en faveur de cet amendement. Mais je ne fais qu'exprimer mes convictions ; je sais que sur cette question, même parmi ceux qui siègent autour de moi, il y a une grande diversité d'opinion. Nous ne nous proposons pas de les concilier, mais chacun doit faire de son mieux d'après ses propres lumières.

Sir WILFRID LAURIER.

Je désire dire un mot à l'honorable député de Jacques-Cartier (M. Monk) au sujet de quelques-unes de ses assertions. Il me semble que l'un des grands torts de cette discussion c'est que l'on a exagéré les maux que pourrait causer cette législation et mentionné des cas hypothétiques où la loi devra être violée. Pour ma part il me semble qu'il n'y a pas lieu de craindre à ce point que de mauvais effets résulteront de cette législation. Mon honorable ami (M. Monk) dit, par exemple : Voici un homme qui va dans un cimetière, qui apporte un outil et qui travaille le dimanche sur la tombe d'un parent regretté, ou qui apporte une fleur pour la mettre sur la tombe—il viole la loi. A mon avis, il n'est pas en contravention. S'il y a une chose qui soit un acte de compassion, c'est bien une pareille action. La compassion ne doit pas s'étendre exclusivement aux vivants. Je crois que si vous manifestez de la sympathie et du respect pour la mémoire des défunts, c'est là une œuvre de compassion que toute société chrétienne saura comprendre et apprécier.

Mon honorable ami a mentionné d'autres circonstances et j'admets avec lui que la loi pourrait provoquer plus tard des discussions politiques et entrer dans le domaine politique. Cela serait regrettable, mais si cela se produit il nous faudra faire face à la situation. Ce n'est là ni le but ni l'intention de la loi, et si cela arrive, ce ne sera pas la première fois qu'une législation bonne en soi et inspirée par d'excellents motifs ne portera pas les fruits qu'on en attend. Mais, en pareilles circonstances, nous aurons pour devoir de faire face à la situation, et d'y faire face avec courage et sans sourcilier.

M. FIELDING : Je crains qu'en cette affaire mes propres opinions ne soient pas d'accord avec celles de la majorité. J'avais moi-même préparé à ce sujet un article qui est en substance conforme à celui qui a été proposé par l'honorable député de Labelle (M. Bourassa). Je ne crois pas que la différence entre les deux soit assez sensible pour que l'on puisse y attaquer beaucoup d'importance. Naturellement, je tiens plus à mon propre article. Je vais le lire et le discuter ensuite. L'article que j'ai préparé se lit comme suit :

Nonobstant tout ce qui est contenu dans les présentes, nulle personne qui, à cause de ses croyances religieuses observe habituellement un jour quelconque de la semaine, autre que le dimanche, comme jour du sabbat ou jour de repos, en s'abstenant réellement de tout travail ce jour-là, et, si elle est employeur, en fermant sa place d'affaires et en n'y permettant aucun travail ce jour-là, ne sera poursuivie pour avoir fait un travail quelconque le jour du Seigneur, pourvu que ce travail fait le jour du Seigneur, soit fait dans un bâtiment entouré, non exposé aux regards du public, et de façon à ne pas troubler une autre personne dans l'observance du jour du Seigneur, et pourvu de plus que cet article ne soit pas interprété comme autorisant

l'achat et la vente de marchandises le jour du Seigneur.

L'article est en substance conforme à celui qui a été proposé par mon honorable ami de Labelle (M. Bourassa). Je ne sache pas qu'il y ait une différence sensible entre les deux. En ce pays nous devons être disposés à vivre et à laisser vivre. Tout en nous efforçant de faire prévaloir nos vœux autant que possible nous devons, d'un autre côté, nous efforcer de respecter les opinions des autres, en tant qu'elles ne sont pas en désaccord avec l'intérêt public en général et ne nuisent pas à notre propre bien-être. On raconte qu'un mineur avait été amené devant un magistrat anglais à la suite d'une querelle avec sa femme. La femme avait réussi à le battre, bien qu'il fut un gaillard bien râblé. Le magistrat lui dit : John, pourquoi lui avez-vous permis de vous battre ? Eh bien, répondit-il, Votre Honneur, cela lui a fait plaisir et cela ne m'a fait aucun mal. Il y a beaucoup de philosophie dans cet exemple un peu fruste. Si nous pouvons complaire à notre prochain de quelque manière sans que cela nous fasse du tort, si nous pouvons acquiescer aux idées consciencieuses de notre voisin, à ses préjugés mêmes, dans tout ce qu'il fait consciencieusement, et si, de plus, nous pouvons le faire sans nous faire tort à nous-mêmes et aux nôtres assurément, nous devons acquiescer aux vœux de la minorité en matière de ce genre. En conséquence je suis fortement disposé à appuyer l'amendement en ce qui concerne les juifs. Dans le bill maintenant soumis au comité, la note marginale qui résume l'article dit : "Exception quant aux juifs, etc", mais l'article même ne mentionne pas les juifs. Dans l'article que je propose je ne mentionne aucune classe ou croyance. Je dis, nonobstant tout ce qui est contenu dans les présentes, quiconque, juif, aventiste, hindou, mormon même, s'abstient, au nom de sa conscience, de ses croyances religieuses, de travailler durant un jour de la semaine, mérite que nous nous efforcions de nous conformer à son désir. Mais il faut qu'il s'abstienne de travailler à cause de ses croyances religieuses. Il faut qu'il soit prêt, si sa conduite est blâmée, à comparaître en cour et à prouver qu'il y a là pour lui un cas de conscience, et que c'est à cause de ses croyances religieuses qu'il s'abstient de travailler durant ce jour spécial. Il faut de plus qu'il agisse ainsi habituellement. Il ne faut pas qu'il s'abstienne quelquefois juste assez pour se faire appliquer les dispositions du bill. Il faut qu'il ait l'habitude de s'abstenir de travailler durant ce jour particulier. On nous dit que certaines gens veulent observer le samedi, que les hindous observent le vendredi et d'autres gens observent d'autres jours. Je dis que quiconque à cause de ses opinions religieuses, s'abstient habituellement de travailler en un jour quelconque de la se-

maine, autre que le dimanche, pourvu que ce soit le jour que sa foi lui commande d'observer, a le droit de réclamer le bénéfice de cet article. En outre, non seulement il doit s'abstenir de travailler lui-même, mais il lui faut démontrer qu'il permet aux autres de s'abstenir, en ne faisant pas d'affaires ce jour-là. L'une des objections à l'article maintenant soumis au comité était qu'un juif pourrait s'abstenir de travailler le samedi et en vertu de l'article, faire fonctionner sa manufacture le dimanche, forçant ainsi ses employés chrétiens à travailler ce jour-là. De cette manière il éluderait l'intention de l'article. Mais il ne saurait l'éluder en vertu du présent article, parce que non seulement il doit s'abstenir lui-même, mais fermer sa place d'affaires et ne permettre qu'aucun travail soit fait le jour qu'il réclame comme étant son jour de repos. Il faut qu'il ferme son établissement et qu'il ne permette aucun travail, et dans ce cas, il ne sera pas poursuivi pour avoir travaillé le jour du Seigneur. J'exige en outre que le travail qu'il pourrait faire le jour du Seigneur, soit fait dans un bâtiment entouré. Cela ne donne pas au juif—nous prenons le juif à titre d'exemple seulement, bien que l'article s'applique à toutes les minorités—cela ne donne pas à ces dissidents leur pleine liberté de conscience, parce qu'ils pourraient prétendre que l'on devrait leur permettre de travailler partout le dimanche à ces conditions. Mais je dirai que si un juif va travailler le dimanche dans un champ avec son attelage, bien qu'il puisse travailler honnêtement et sincèrement, cela devient une cause de scandale pour les passants qui se rendent à une église chrétienne. En conséquence je ne voudrais pas accorder le bénéfice de l'Acte à un homme travaillant dans ces conditions ; mais s'il travaille dans un bâtiment entouré, à l'abri des regards du public, comme il ne fait de tort à personne, je lui accorde le bénéfice de l'Acte.

M. R. L. BORDEN : Qu'entendez-vous par un bâtiment entouré ?

M. FIELDING : Je serai très heureux d'avoir l'aide de mon honorable ami pour rédiger une définition.

Je crois qu'on ne devrait pas lui permettre de travailler au dehors où il se trouve sous l'œil du public, et où son travail pourrait causer un scandale public. Mais s'il travaille dans sa propre boutique, sa maison ou sa fabrique, où il ne dérange personne, et où personne ne l'observe, on ne doit pas craindre de lui accorder ce privilège, s'il y a une meilleure expression pour rendre mieux cette idée, je serai très heureux de m'en servir.

M. BERGERON : Si des catholiques travaillent le dimanche après-midi pour rentrer leurs récoltes et qu'un juif y travaille aussi, ce dernier tombera-t-il sous le coup de la loi ?

M. FIELDING : Je crois qu'un autre article traite de cette question des récoltes, et par conséquent je n'en parle nullement.

M. BRISTOL : Supposons qu'un patron juif emploie quelques ouvriers chrétiens, il ne lui serait permis de les faire travailler que cinq jours par semaine. Il faudrait que tous ses employés soient des Juifs. Il ferme son établissement le samedi, et ses ouvriers chrétiens ne travaillent pas ce jour-là et il ne peuvent travailler le dimanche. Par conséquent, ils ne travailleraient que cinq jours par semaine.

M. FIELDING : Le seul objet est d'accorder un jour de repos sur les sept jours. Une des objections à l'article tel qu'il se trouve dans le bill aujourd'hui, c'est qu'un juif peut s'abstenir de travailler le samedi, et ensuite ouvrir sa fabrique le dimanche et l'emplit d'ouvriers chrétiens, s'il lui est possible d'agir ainsi, je ne pense pas que la Chambre ou le comité y consentent.

M. BRISTOL : Est-ce que la loi ne défend pas aux ouvriers de travailler le dimanche ?

M. FIELDING : Je ne voterais pas en faveur d'une loi qui l'autoriserait à s'abstenir de travailler le samedi et ensuite ouvrir sa fabrique et y faire travailler des ouvriers chrétiens le dimanche.

M. McKENZIE : Quant au travail dans les champs, je voudrais savoir comment le ministre va empêcher de travailler dans les champs, s'il donne à ceux qui travaillent dans les fabriques le choix d'y travailler ou non. J'ai reçu du sud de l'Alberta une forte remontrance à l'effet que les Seventh Day Adventists se rendent dans les champs et y travaillent chaque dimanche, et la population du sud de l'Alberta s'oppose de toutes ses forces à la légalisation de pareille chose. Quiconque se déclare de la secte des Seventh Day Adventists, pourra sous l'empire de cet article, travailler le dimanche, et un bon nombre de gens de l'ouest, qui ne sont pas des adventistes, ne se feront pas scrupule de suivre leur exemple. Je ne consentirai jamais à l'adoption d'un pareil article à moins qu'il ne soit clairement établi, et je ne vois pas trop comment la chose peut se faire que l'ouvrage dans les champs comporte une chose prohibée.

M. FIELDING : La distinction entre un bâtiment fermé et les champs publics repose sur ce point. Mais si un homme travaille dans les champs le dimanche, c'est dans un certain sens, aux yeux des stricts observateurs du sabbat, un scandale public. Si un homme travaille dans sa maison ou sa boutique, lorsque les portes sont fermées, il n'y a scandale pour personne. Et s'il travaille selon les dictées de sa conscience, je serais disposé à lui permettre de travailler.

M. BERGERON.

M. BRISTOL : Est-ce que l'article tel qu'il est aujourd'hui, n'empêche pas qui que ce soit de travailler le dimanche si quelque chrétien s'y oppose? Il ne doit pas travailler de manière à déranger les autres, et si quelqu'un de ses voisins soulève des objections il ne peut continuer de travailler.

M. FIELDING : Je crois que dans une société chrétienne, on aurait tort de permettre à qui que ce soit de travailler dans les champs.

Naturellement, il pourrait se présenter des circonstances comme la nécessité de sauver des récoltes qui sont en péril. La chose a été mentionnée dans la discussion d'un autre article, je n'exprime aucune opinion à ce sujet. Mais je m'efforce d'aller au devant des dissidents qui observent leur propre jour de repos, et qui désirent faire certains ouvrages dans leurs propres maisons, ou fabriques, ou bâtiments, où ils ne causeront aucun scandale à qui que ce soit et où ils ne dérangeront personne. Je dis que ce travail peut se faire, s'il se fait de manière à ne pas troubler la paix et le repos du voisinage. Qu'est-ce que cela veut dire ? Laissez-moi donner un exemple : je crois qu'un juif, qui serait un tailleur, pourrait travailler dans sa boutique sans déranger personne. Mais s'il est forgeron et si sa boutique se trouve à côté d'un endroit où l'on célèbre le culte religieux, je dis qu'il ne pourrait pas travailler sans déranger ceux qui y assistent.

M. LANCASTER : L'honorable ministre (M. Fielding) voudra-t-il répondre à une question? Les gens qui doivent former l'opinion publique qui fera adopter ce bill sont les chrétiens de ce pays. Est-ce que cette modification n'aura pas l'effet de porter ces gens à perdre leur respect pour la loi ? Et dans ce cas, est-ce que cela ne causera pas plus de désordre que celui dont il parle ?

M. FIELDING : Non. Je ne partage pas cette opinion. Notre pays étant un pays chrétien, nous devrions nous efforcer avec un esprit chrétien de répondre aux convictions de conscience de ceux qui ne pensent pas tout à fait comme nous. Cet article décrète non seulement qu'il ne devra pas troubler la paix et la tranquillité du voisinage, mais qu'il ne devra déranger personne dans le libre exercice de sa propre manière d'observer le dimanche. Voilà ce que mon honorable ami de Labelle (M. Bourassa) voulait dire, en somme, si je comprends bien. Bien que je préférerais ma propre manière de dire la chose, je pense qu'il a passablement bien exprimé ce que je pensais; et agissant d'après le principe que nous devrions, autant qu'il est raisonnablement possible de le faire, de nous conformer aux convictions religieuses des nombreuses classes de personnes qui viennent parmi nous, et surtout lorsque nous pouvons le faire sans troubler la paix et la tranquillité du voisinage, et sans gêner l'observance du dimanche

par toute autre personne, j'ai l'intention de voter en faveur de l'amendement de l'honorable député de Labelle, bien que sur la question principale j'appuie cordialement l'objet du bill mais n'ai aucune sympathie pour sa critique générale de la mesure.

M. L'ORATEUR SUPPLEANT : Six heures étant sonné je quitte le fauteuil.

BILLS D'INTERET PRIVE.

M. W. S. CALVERT (Middlesex-ouest) : Je propose que certains bills privés, adoptés par le Sénat, et dont le comité permanent des banques et du commerce nous a fait rapport, soient inscrits au feuilleton.

M. T. S. SPROULE (Grey-est) : Monsieur l'Orateur, j'attire votre attention sur le fait que la Chambre s'occupe d'autres affaires. Le comité général n'a pas fait rapport de l'état de ses délibérations.

(A six heures, la séance est suspendue).

Reprise de la Séance.

La Chambre reprend ses travaux à huit heures.

ADOPTION DU BILL RELATIF A LA COMPAGNIE DU TELEPHONE BELL.

M. BUREAU propose que le bill (n° 81) concernant la compagnie canadienne de téléphone Bell, soit lu pour la 3e fois.

M. LANCASTER : Je crois que cette motion devrait rester en suspens jusqu'à vendredi. La raison pour laquelle la troisième lecture de ce bill est restée suspendue depuis lundi est bien connue de la Chambre. Il avait été entendu alors que les articles concernant le téléphone qui devaient être insérés dans la loi générale des chemins de fer devaient être discutés par cette Chambre. A une heure et demie ce matin nous avons fait adopter ces articles par le comité après une assez longue discussion et après que des amendements eussent été adoptés à la dernière minute, et qu'aucun de nous, je pense, ne comprend parfaitement même maintenant. Le ministre des Chemins de fer et des Canaux au lieu de demander de faire rapport du bill, a demandé de le laisser en suspens jusqu'à ce qu'il puisse être réimprimé et jusqu'à ce que les députés puissent étudier les modifications. Nous voulons avoir maintenant l'occasion de parcourir ces modifications sur la réimpression. Je pense qu'il ne sortira aucun bien de la discussion de ce bill maintenant, parce que nous serons obligés de proposer des amendements au bill de téléphone même, afin d'obtenir ce que nous croyons être une protection convenable pour le public ; tandis que si nous avons l'occasion de comprendre les articles qui doivent être insérés

dans la loi générale des chemins de fer, nous pourrions en être satisfaits.

M. BUREAU : Je crois que l'honorable député dépasse les bornes lorsqu'il demande que ce bill reste en suspens à cette phase. Nous n'avons qu'une heure pour les bills privés ce soir. Nous avons discuté sous le couvert du bill de la compagnie de téléphone Bell, les amendements au bill des chemins de fer, lorsque le premier de ces bills se trouvait devant le comité général. Toutes les modifications que l'honorable député veut faire à la loi des chemins de fer ont été discutées dans la Chambre ont été étudiées et examinées et aujourd'hui nous sommes virtuellement tous d'accord. Le bill ayant été agréé, tout ce que nous voulons c'est de le faire réimprimer.

M. LANCASTER : Nous ne savons pas quelles sont les modifications.

M. BUREAU : L'honorable député était à son siège et a écouté les modifications. Quelle est l'utilité de tenir ce bill en arrière maintenant? A-t-il assez peu confiance au Gouvernement pour penser que nous allons venir ici, faire rendre une loi et ensuite la laisser tomber? Pense-t-il que le fait de retenir le bill de la compagnie de téléphone Bell aura quelque influence auprès du Gouvernement pour changer cette loi? Nous modifions la loi des chemins de fer et passons une loi qui s'applique à toutes les compagnies de téléphone. La seule question à décider dans ce bill est de savoir si la compagnie de téléphone Bell a droit à l'augmentation de capital qu'elle demande.

M. LANCASTER : Non, à quelles conditions elle l'obtiendra.

M. BUREAU : Eh bien, les conditions seront les mêmes que pour toutes les autres compagnies de téléphone ; ces conditions vont s'appliquer à toutes les compagnies de téléphone. L'honorable député ne veut pas dire que nous allons empêcher la compagnie de téléphone Bell de faire des opérations parce que les modifications qu'il voudrait faire au bill ne s'y trouvent pas.

M. LANCASTER : Si l'honorable député peut me démontrer comment l'adoption finale du bill de la compagnie de téléphone Bell sera hâtée par son adoption ce soir au lieu d'attendre à vendredi, je pourrais le comprendre. Mais il ne deviendra pas loi plus tôt s'il est adopté ce soir plutôt que vendredi soir. Je prétends que si ces articles dans la loi générale des chemins de fer ne sont pas ce que nous croyons qu'ils sont—et nous ne pouvons le dire tant qu'ils ne seront pas réimprimés—nous ne remplissons pas notre devoir envers le pays tant que nous ne les verrons pas, et tant que nous n'aurons pas l'occasion de les étudier à fond.

M. BUREAU : Je pense que mon honorable ami a l'esprit assez large pour ne pas

signaler une compagnie en particulier et lui imposer une foule de modifications.

M. LANCASTER : Je ne signale pas cette compagnie. La compagnie vient ici et nous demande une loi.

M. BUREAU : Vous dites que si nous n'adoptons pas ces modifications à la loi générale des chemins de fer, vous voulez proposer ces modifications au bill de la compagnie de téléphone Bell.

Pourquoi la compagnie Bell serait-elle assujétie à des restrictions qui ne sont pas comprises dans la loi générale ? Cette compagnie a-t-elle droit à son augmentation de capital, ou ne l'a-t-elle pas ?

M. LANCASTER : Cela dépend des conditions auxquelles elle l'obtient.

M. BUREAU : Ces gens ont une charte ; ils ont entrepris d'établir un service pour le public au Canada et ils ont essayé de le faire. Pendant que les gens demandent à grands cris l'amélioration de certaines lignes et l'établissement de nouvelles lignes, ces honorables députés disent : si vous voulez remplir votre part de la convention de donner un service convenable au peuple du Canada, nous voulons que vous le fassiez à certaines conditions. Nous avons discuté cela dans le comité. Nous avons convenu que la compagnie de téléphone Bell n'était pas une si grande pécheresse qu'il faille la montrer du doigt et lui imposer des restrictions spéciales. Le comité a convenu qu'en considération du fait que le Gouvernement proposait une loi qui s'appliquerait à toutes les compagnies, il accorderait cette augmentation de capital. Or, la question que nous avons à décider est celle-ci : Si la compagnie a droit à cette augmentation de capital, combien a-t-elle le droit d'obtenir ? Cette question a été discutée à fond dans le comité des chemins de fer, et ce dernier a décidé qu'elle aurait \$20,000,000 de plus. Nous avons discuté cette question lorsqu'elle est venue devant le comité des chemins de fer aussi bien que devant le comité général lorsqu'il a étudié ce bill. Les questions qui ont été soulevées à l'égard de ce bill, ont été discutées toute la journée hier et toute la soirée. Le comité général de la Chambre a adopté les modifications de la loi des chemins de fer. Le bill a été virtuellement passé hier soir, mais mon honorable ami le ministre des Chemins de fer et des Canaux (M. Emmerson) a dit qu'il voulait faire réimprimer le bill afin que les députés aient la chance de l'étudier. Tel étant le cas, l'honorable député de Niagara-et-Lincoln (M. Lancaster) veut-il dire qu'il va arrêter ce bill jusqu'à ce que le bill modifiant la loi des chemins de fer ait été réellement passé ? L'honorable député ne veut pas laisser adopter ce bill avant qu'il ne se soit convaincu que tout ce qu'il veut se trouve dans le bill qui modifie la loi des chemins de fer ?

M. BUREAU.

M. LANCASTER : J'essaie simplement de mettre à exécution l'entente avec laquelle ce bill a été rapporté par le comité des chemins de fer. Nous prétendions que le bill ne devait pas passer sans conditions incluses dans la charte et on nous a cajolé et engagé à ne pas inclure ces conditions dans le bill privé lui-même et il a été formellement stipulé par M. Fitzpatrick, qui était alors ministre de la Justice, qu'on ne nous demanderait pas d'adopter ce bill tant que les conditions que nous demandions d'inclure dans les modifications générales ne seraient pas adoptées par la Chambre.

M. BUREAU : M. Fitzpatrick n'a jamais dit cela.

M. LANCASTER : J'étais présent.

M. BUREAU : Les Débats sont là et je vais les lire.

M. LANCASTER : Je parle du comité des chemins de fer.

M. BUREAU : Vous avez dit ce que vous vouliez, maintenant laissez-moi dire un mot : " Je suggère de laisser le bill à la phase du comité jusqu'à ce que les modifications soient soumises à la considération de la Chambre ", voilà ce qu'a dit M. Fitzpatrick.

M. LANCASTER : Je parle de ce qu'il a dit devant le comité des chemins de fer.

M. BUREAU : Mon honorable ami désire savoir pourquoi je veux faire passer ce bill. Je veux le faire passer parce qu'il faut qu'il passe au Sénat, et s'il faut que nous renouvelions devant le Sénat la même bataille que celle que nous avons eue ici, je pense que nous n'aurons pas trop de temps. Je propose donc la troisième lecture du bill.

M. MONK : Je comprends la difficulté dans laquelle se trouve mon honorable ami de Lincoln-et-Niagara (M. Lancaster) mais en même temps, admettant la possibilité de mauvaise foi de la part du Gouvernement, nous pouvons le forcer à observer ses conditions. La session n'est pas finie ; les subsides ne sont pas votés. Nous pouvons empêcher la prorogation ; de sorte que nous avons en nous-mêmes une garantie suffisante que le Gouvernement mettra à exécution la promesse solennelle qu'il a faite que les modifications apportées à la loi des chemins de fer seront adoptées par la Chambre.

M. LANCASTER : Nous ne savons pas quelles sont ces modifications tant qu'elles ne seront pas réimprimées.

M. MONK : Nous avons vu ces modifications. Je comprends qu'il n'y en a qu'une seule qui n'ait pas été adoptée, et c'est celle qui a rapport aux communications avec les lignes à grande distance.

M. LANCASTER : Est-ce que l'honorable député comprend exactement quelles sont ces modifications, car j'avoue que je ne com-

prends pas, bien que j'aie été présent et que j'aie entendu la discussion.

M. MONK : Il peut arriver qu'il y ait quelques difficultés quant aux détails, mais le principe contenu dans cette modification était assez évident hier soir. Il me semble que nous avons non seulement l'assurance du Gouvernement et le fait que cette loi se trouve devant nous, mais aussi la certitude que le bill à l'effet de modifier la loi des chemins de fer, va être adopté par la Chambre. C'est satisfaisant pour la plupart d'entre nous, sauf quelques détails. A tout événement nous tenons le Gouvernement par les subsides et nous pouvons empêcher la prorogation de la Chambre tant que le Gouvernement n'aura pas donné suite à sa promesse.

M. LANCASTER : Qui se propose d'agir ainsi ?

M. MONK : Moi, si l'on viole la promesse qu'on a faite à la Chambre.

M. LANCASTER : Je ne crois pas qu'il soit nécessaire d'en arriver là.

M. MONK : Mais je ne pense pas que nous ayons aucune raison de craindre que les propositions d'amendement à la loi générale ne soient adoptées ; tandis que, si nous différons l'adoption de ce bill, la compagnie de téléphone Bell ne pourra obtenir sa charte comportant les modifications demandées, ni faire les améliorations requises dans différentes parties du pays envers lesquelles elle s'est engagée à les effectuer.

M. LANCASTER : Le bill ne passera pas plus tôt pour cela.

M. W. F. MACLEAN : Je trouve tout raisonnable que l'on nous accorde cet ajournement. Si la Chambre tient absolument à la troisième lecture, je devrai proposer les amendements dont j'ai donné avis. Le 28 mai, j'ai donné avis de l'amendement suivant :

Que ce bill ne subisse pas maintenant sa troisième lecture, mais qu'il soit renvoyé au comité général afin qu'on y insère la clause suivante :

Les dites actions ainsi émises seront mises à l'enchère et celles qui n'auront pas été vendues faute d'enchérisseurs pourront être vendues privément par la compagnie, à condition que ce soit pour un prix non inférieur à leur valeur courante.

Les actions de la compagnie de téléphone Bell sont cotées à environ 160 actuellement. Je comprends que la proposition a pour objet de les faire émettre en faveur des actionnaires, pour un prix inférieur à leur valeur courante. Ce que je prétends, c'est que si nous autorisons la compagnie à augmenter son capital, nous devrions insérer dans la loi un article l'obligeant à vendre au plus haut prix possible ses anciennes actions et celles qu'elle émettra à l'avenir et à déposer dans le trésor le prix de toutes ces actions-là. Ainsi la capitalisation sera

moindre et, par conséquent, la compagnie pourra réduire ses taux. Livrer les actions aux actionnaires pour moins qu'elles ne rapporteraient si on les mettait à la disposition de tout le public, c'est virtuellement opérer une majoration par rapport à ces actions-là ; c'est augmenter le fardeau que le tarif doit représenter.

Aux Etats-Unis, tout le monde, pour ainsi dire, est aujourd'hui d'opinion que la surcapitalisation et la majoration des actions constituent les principales raisons pour lesquelles les tarifs de chemin de fer sont aussi élevés qu'ils le sont. Je n'entends pas occuper le temps de la Chambre à discuter ce principe. Je désire seulement soumettre à la députation mon opinion à ce sujet et lui demander de la juger. Je propose donc, appuyé par l'honorable député de Lincoln et Niagara, l'amendement qui se trouve à la page 523 des procès-verbaux.

(L'amendement de M. W. F. Maclean, mis aux voix, est rejeté.)

Ont voté pour :

MM.	MM.
Armstrong,	Lavergne (Montmagny),
Barr,	Maclean (York-sud),
Blain,	McIntyre (Perth),
Bourbonnais,	Morin,
Broder,	Reid (Grenville),
Chisholm (Huron),	Roche (Marquette),
Cochrane,	Sproule,
Daniel,	Staples,
Ganong,	Walsh,
Gunn,	Wilson
Jackson (Elgin),	(Lennox-et-Adding.),
Lalor,	Wright (Muskoka).—24.
Lancaster,	

Ont voté contre :

MM.	MM.
Adamson,	Kennedy,
Alcorn,	Knowles,
Ames,	Lachance,
Archambault,	Lanctot,
Avery,	Lapointe,
Aylesworth,	Laurence.
Bergeron,	Laurier (sir Wilfrid),
Black,	Lavergne
Bole,	(Drum.-et-Arth.),
Borden (Carleton),	LeBlanc,
Bourassa,	Lemieux,
Bourbonnais,	Loggie,
Boyce,	Lovell,
Boyer,	Macdonell,
Bristol,	Macpherson,
Brodeur,	McCool,
Brown,	McCraney,
Bruneau,	McKenzie,
Bureau,	McLennan,
Calvert,	Marcile (Bagot),
Campbell,	Marcil (Bonaventure),
Carrier,	Martin
Carvell,	(Queen, I.P.-E.),
Cash,	Meigs,
Conmee,	Miller,
Copp,	Monk,
Crawford,	Oliver,
Cyr,	Pardee.
Delisle,	Parmelee,

Demers,
Devlin,
Elson,
Emmerson,
Fielding,
Finlay,
Finlayson,
Fortier,
Foster,
Gallihier,
Geoffrion,
German,
Gervais,
Gladu,
Harty,
Hughes
(King, I.P.-E.),
Hunt,
Jackson (Selkirk),
Johnston,
Kemp,

Paterson,
Parent,
Power,
Proulx,
Ratz,
Reid (Ristigouche),
Roche (Halifax)
Ross (Cape Breton),
Ross (Cap-Breton),
Savoie,
Schell (Oxford),
Sloan,
Smith (Nanaimo),
Smith (Oxford),
Stockton,
Templeman,
Tobin,
Turriff,
Watson,
Zimmerman.—96.

(Le projet de loi est lu pour la 3e fois et adopté.)

COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER DU PACIFIQUE A L'ATLANTIQUE.

M. STEWART : Je propose la troisième lecture du bill (n° 173), adopté par le Sénat, concernant la compagnie de chemin de fer du Pacifique à l'Atlantique.

M. BOYCE : J'ai l'honneur de proposer comme amendement, appuyé par M. Lancaster :

Que le bill (n° 173) concernant la compagnie de chemin de fer du Pacifique à l'Atlantique ne soit pas lu pour la 3e fois.

Quand la Chambre a étudié le bill en comité il s'est donné des raisons suffisantes pour faire voir que le Parlement ne devrait pas adopter cette proposition de loi. Je ne reviendrai pas ce soir sur ce qui s'est dit, mais je signalerai certains faits qui, selon moi, devraient déterminer la Chambre à rejeter ce bill. Cette compagnie de chemin de fer a été autorisée par la législature d'Ontario il y a quinze ans et sa charte a été renouvelée machinalement et sans conditions en 1900 et en 1902. En 1905, lorsqu'elle fut encore renouvelée, le gouvernement Whitney imposa des conditions sévères au sujet de la construction du chemin et des deniers à y consacrer et le bill qui nous est maintenant soumis a pour objet de soustraire à ces conditions ceux qui avaient demandé le renouvellement de cette charte. Ce chemin doit partir d'un certain endroit au-dessous de Glengarry, passer par Ottawa, se rendre jusqu'à la ville du Sault Sainte-Marie et avoir son terminus au milieu de la rivière Sainte-Marie. Cette ligne est entièrement située dans les limites de la province d'Ontario ; elle a été autorisée par une charte provinciale, sanctionnée par la législature d'Ontario seulement, et on n'a jamais prétendu jusqu'à présent qu'elle dût servir l'intérêt général du Canada. Au commencement de cette session, j'ai inscrit au feuillet certain questions concernant ce chemin de

fer, et le 14 et le 29 mars, le ministre des Chemins de fer a répondu en disant que ce chemin n'avait jamais été reconnu par aucune déclaration comme devant servir l'intérêt général du Canada. Jusqu'à présent la compagnie n'a rien fait si ce n'est qu'elle a déposé certains plans concernant l'expropriation d'une partie de l'île du Poisson-Blanc, mais dans un but étranger à la construction de cette ligne. Dix-huit années durant à compter de la date de la première charte ceux qui avaient demandé cette charte se sont contentés de chercher à la troquer sans s'occuper de la construction de la ligne, et l'année dernière, comme je viens de le dire, le gouvernement de la province d'Ontario leur imposait, entre autres conditions, celle de faire des travaux de construction pour \$300,000, dans l'espace d'un an. Pas une seule de ces conditions ne fut respectée, elles furent toutes absolument ignorées, et les fondateurs de la compagnie ont attendu jusqu'au dernier moment, c'est-à-dire jusqu'à ce qu'il se soulevât une question dans cette Chambre au sujet de la validité de l'expropriation de l'important pouvoir hydraulique de l'île du Poisson-Blanc, par la compagnie, au sujet de son droit, comme corporation provinciale, de pénétrer sur des terres fédérales avant d'avoir demandé à être reconnue comme corporation fédérale et déclarée être une œuvre destinée au bien général du Canada et puis, naturellement, à être gratifiée d'une prolongation de délai de deux ans pour commencer la construction de la ligne, et de cinq ans pour l'achever. Si ceux qui demandent l'adoption de ce bill n'avaient en vue que la construction d'un chemin de fer, on ne leur ferait pas autant d'opposition qu'on leur en fait surtout lorsque l'on considère ce que cette compagnie se propose par rapport à l'expropriation et à l'usage de l'île du Poisson-Blanc, comme on l'a démontré jusqu'à présent. Cette île est située dans la rivière Sainte-Marie ; c'est une terre réservée aux Indiens et il y a là un pouvoir hydraulique important connu sous le nom de "Ryan-Harry" et qu'on ne peut obtenir qu'en faisant l'acquisition de l'île elle-même. La ville du Sault Sainte-Marie et la ville de Steelton nous ont appris quelle en était l'importance en demandant à différentes reprises au gouvernement d'Ontario et une couple de fois au gouvernement fédéral de le leur conserver pour leur usage. Il représente tout le volume d'eau disponible dans la rivière Sainte-Marie sur le côté canadien et qui n'a pas été absorbé par la compagnie de force motrice du lac Supérieur et les autres industries connues sous le nom de Clergue, et par les chemins de fer, qui sont tous affiliés à cette compagnie de chemin de fer, savoir : le chemin de fer central d'Algoma, le chemin de fer d'Ontario, de la baie d'Hudson et de l'Ouest, le chemin de fer du Pacifique à

l'Atlantique, tous affiliés à une seule compagnie et tous sous la direction et le contrôle de la compagnie de force motrice du lac Supérieur d'où sont sorties les compagnies du lac Supérieur, ont songé à déposer au département des Chemins de fer et des Canaux, des plans pour l'expropriation de l'île entière, y compris le pouvoir hydraulique, au détriment du public, comme l'ont représenté les municipalités du Sault Sainte-Marie et de Steelton. Le 19 mars on a posé une question dans cette Chambre au sujet de l'expropriation de l'île du Poisson-Blanc et l'honorable ministre de l'Intérieur (M. Oliver) y a répondu comme suit :

1. Les compagnies du chemin de fer de l'Algonia central, du chemin de fer du Pacifique à l'Atlantique, et du chemin de fer d'Ontario, de la baie d'Hudson et de l'Ouest ont déposé des plans pour l'expropriation de l'île du Poisson-Blanc dans la rivière Sainte-Marie. Toute l'île est comprise dans les trois requêtes.

Puis en réponse à une question demandant si le Gouvernement avait connaissance que les municipalités eussent déposé un projet il a dit qu'elles n'avaient présenté au Gouvernement aucune réclamation de ce genre.

Le ministre de l'Intérieur avait évidemment oublié une objection qui existait à cette époque dans les dossiers du département sous la forme d'une résolution adoptée par le conseil municipal du Sault Sainte-Marie et s'il était besoin d'une autre preuve de l'opposition que faisait la ville à ce projet, on pouvait la trouver dans la résolution adoptée par la chambre de commerce que je vais lire dans l'instant. Plus tard, le 29 mars, je demandais au Gouvernement si le chemin de fer du Pacifique-Atlantique avait été déclaré chemin de fer d'utilité générale, et dans l'affirmative à quelle date. Le ministre des Chemins de fer, M. Emmerson, répondit comme suit :

Les fonctionnaires du département n'ont pu trouver aucun acte déclarant que le chemin de fer Pacifique-Atlantique est dans l'intérêt général du Canada. L'île du Poisson-Blanc était une réserve indienne administrée par le gouvernement fédéral. On a fait l'acquisition de 5 acres de terre sur la terre ferme et on y a construit des maisons pour la commodité des quelques indiens domiciliés dans l'île. Comme la terre a été expropriée pour les fins du chemin de fer, les Indiens n'ont pas été consultés. La partie nord de l'île sur laquelle sont construits les digues rattachées à la chute d'eau Ryan-Haney est couverte par les plans déposés et autorisés, et cette partie de l'île a été concédée à la compagnie du chemin de fer d'Ontario à l'Ouest de la baie d'Hudson.

Les citoyens du Sault-Sainte-Marie se plaignaient que leurs droits leur étaient enlevés par cette charte de chemin de fer du Pacifique-Atlantique qui est maintenant en discussion devant cette Chambre. Je me propose avec votre permission, monsieur l'Orateur, de donner lecture d'une résolution qui a été adoptée unanimement par la

chambre de commerce du Sault Sainte-Marie à une assemblée spéciale appelée dans ce but vendredi le 22 de ce mois. La résolution est ainsi conçue :

Cette chambre de commerce voit avec alarme les décrets que le gouvernement fédéral a adoptés le 5 février 1900, le 12 février 1900 et le 5 février 1902, accordant à la compagnie Algonia-Central, à la Hudson-Bay and Western Railway et à la compagnie du Pacifique-Atlantique les réserves indiennes, connues sous le nom de l'île du Poisson-Blanc. Au nom des citoyens du Sault-Sainte-Marie cette chambre proteste unanimement contre tels décrets.

L'île du Poisson-Blanc forme la frontière sud du chenal connu sous le nom de chute de Ryan et Haney, les terrains de l'ordonnance forment la frontière nord et sans droits riverains cette chute ne serait d'aucune valeur pour des fins commerciales et manufacturières.

La ville du Sault-Sainte-Marie a fait avec les compagnies consolidées du lac Supérieur une convention d'après laquelle celle-ci fournissent à la ville son approvisionnement d'eau et sa lumière pendant vingt ans, la dite convention expirant en 1914 et à l'expiration de cette convention, la ville du Sault-Sainte-Marie désire être en état de pouvoir s'approvisionner elle-même d'eau et s'éclairer au prix coûtant et c'est dans cette intention que depuis 1901 elle demande continuellement au gouvernement d'Ontario la possession de cette chute, et elle a reçu les meilleurs encouragements. L'utilisation de cette chute d'eau pour fournir l'eau et la lumière à la ville serait d'une grande valeur financière pour les citoyens du Sault-Sainte-Marie; et attendu que

Les compagnies Hudson-Bay et Western Railway, et Pacifique-Atlantique en faveur desquelles ces deux décrets leur accordant l'île du Poisson-Blanc ont été votés, n'ont pas de chemin de fer en exploitation et n'en ont pas non plus en construction dans ce district;

En vue de ces faits cette chambre de commerce demande que le gouvernement retarde l'émission de ces licences jusqu'à ce que l'on ait réservé des droits riverains suffisants pour le développement de la chute Ryan et Haney.

La chambre de commerce désire faire remarquer de plus que la situation topographique de cette île la rend impropre à la construction d'un terminus de chemins de fer.

Signé au nom de la chambre de commerce,

J. M. BROWNE,

Président.

J. B. WAY,

Secrétaire.

Le département a déjà reconnu que cette île avait une valeur considérable à cause de cette chute mais non pas, ainsi que la compagnie le prétend, pour les fins de chemins de fer. Le 2 novembre 1900, M. J. R. Barber, écrivait au département de l'Intérieur, une lettre dans laquelle il offrait d'acheter l'île; et le 4 décembre 1900 le département de l'Intérieur écrivait à M. J. Barber :

Département des Affaires indiennes,

Ottawa, 4 décembre 1900.

Monsieur,—Je désire accuser réception de votre lettre du 2 courant dans laquelle vous demandez des renseignements au sujet de l'île du Poisson-Blanc qui est maintenant en la possession des Indiens et en réponse je dois vous

dire que l'île contient environ 20 acres, dont la plus grande partie a été récemment expropriée par la compagnie d'Algoa-Central, pour une voie de chemin et sa tête de ligne. Le reste de l'île est occupé par les Indiens et on nous apprend qu'elle a beaucoup de valeur à cause de la chute qu'elle renferme. Je dois vous dire que le département n'est pas dans le moment prêt à demander aux Indiens à se déposséder de leurs droits. Cette terre que les Indiens occupent est confiée à la garde de ce département, et lorsqu'ils auront renoncé à leurs droits conformément à la loi sur les Indiens soit par vente privée, soit lors des ventes par le département, ou autrement sous l'autorité spéciale de Son Excellence le Gouverneur général en conseil.

Votre obéissant serviteur,
(Signé) J. D. McLEAN,
Secrétaire

M. John B. Barber,
Georgetown, Ontario.

En présence de cette lettre datée le 14 décembre 1900 il est difficile de comprendre comment le département ait pu consentir à laisser construire un chemin de fer sans consulter les Indiens, sans leur demander s'ils consentiraient à renoncer à leur droits et au prix de vente, ou sans consulter aucun de ceux qui sont intéressés dans la possession de la chute d'eau qui se trouve dans cette île. Mais dans une seule journée tout le reste de l'île a été aliéné et cela permet de soupçonner que l'acquisition de cette île par ces compagnies n'est pas une acquisition faite de bonne foi.

Dans le rapport du département je trouve que le 24 décembre 1901, M. Hamilton, qui était l'avocat de toutes ces compagnies, a écrit en leur nom à M. Sifton, alors ministre de l'Intérieur, et au nom de la compagnie du Pacifique-Atlantique, disant que cette dernière désirait obtenir une partie de l'île au Poisson-Blanc dans la rivière Sainte-Marie, appartenant aux Indiens et demandait que sa requête fut accordée. Il écrivait cette lettre de l'hôtel Russell dans cette ville, et le même jour, le 24 décembre 1901, il recevait du département des Affaires indiennes une lettre lui disant que le département ne voyait aucune objection à l'octroi de cette partie de l'île comprise dans le droit de passage indiqué sur le plan. Le même jour la compagnie de chemin de fer Ontario et Baie d'Hudson déposait sa demande et le jour même que le département faisait savoir à M. J. Barber, qui on le présume voulait de bonne foi acheter l'île, qu'elle n'était pas à vendre et que la question de sa vente ne serait pas soumise aux Indiens à cause de la valeur que l'île avait en raison de la chute d'eau, ce jour même, dis-je, le département accordait la demande de la compagnie Ontario et Baie d'Hudson.

M. L'ORATEUR : L'heure consacrée à l'examen des projets de loi d'intérêt local étant expirée, la Chambre est appelée à reprendre la discussion au sujet du projet de loi relatif au repos du dimanche.

M. BOYCE.

REPRISE DE LA DISCUSSION SUR LE BILL DU DIMANCHE.

Sur l'article 11.

M. FIELDING : Quelques instants avant la suspension de la séance à six heures, je donnais lecture d'un projet d'article que j'ai accompagné de quelques observations, dans l'intention de le proposer, mais que je n'ai pas proposé parce que je croyais que l'amendement de mon honorable ami le député de Labelle (M. Bourassa) tendait au même but. Si tel eut été le cas j'aurais voté pour l'amendement de mon honorable ami. Mais on m'a informé depuis qu'il y a entre les deux amendements une différence sur laquelle on a appelé mon attention, et après en avoir causé avec mon honorable ami, nous avons constaté tous deux qu'il y avait une différence matérielle entre les deux amendements. Dans l'amendement que j'ai l'intention de proposer, je demande de faire une exception en faveur du travail qui serait fait à l'intérieur, et j'établis une distinction entre le travail accompli à l'intérieur qui ne sera pas vu dehors, et conséquemment ne peut être une cause de scandale public, comme le travail aux champs qui, vu du public, pourrait causer du scandale. Sur ce point l'honorable député et moi-même différons d'opinion. J'avais pensé que peut-être il pourrait ajouter dans sa motion quelques mots qui la rapprocheraient de nos vues, mais il se dit incapable d'accepter ma proposition.

Dans ces cas-là, lorsque le temps arrivera, je proposerai, au lieu de sa motion l'amendement dont je vais donner lecture et qui se rapproche beaucoup du sien, excepté en ce qui a trait au travail. Je ne pourrai donc pas, pour ce motif, voter comme je me le proposais pour son amendement. Je veux donner lecture de mon amendement simplement comme avis de motion. Dans mon amendement je parle du travail à l'intérieur et si l'occasion s'en présente durant la discussion je le proposerai.

Nonobstant toutes les dispositions contraires contenues dans ce bill, tous ceux qui pour des raisons de conscience observent habituellement et invariablement, comme jour de repos et de prière un jour quelconque de la semaine autre que le dimanche, et cessent réellement tout travail ou commerce ce jour-là, et si c'est un patron ne permettant pas que ses employés travaillent pour lui ce jour-là, ne pourront être poursuivis en vertu de cet acte, s'ils travaillent ou permettent de travailler le dimanche pourvu que tel travail soit fait à l'intérieur d'un édifice fermé à la vue du public et qu'aucune personne ne soit dérangée ni empêchée d'observer le dimanche comme jour de prière, et pourvu que l'endroit où ce travail sera fait ne soit pas ouvert au trafic ou au commerce ce jour-là.

Je voulais donner ces explications sur cet amendement que j'ai l'intention de proposer lorsque le temps en sera arrivé, ainsi que je l'ai dit avant six heures. Je croyais que l'amendement de mon honorable ami de La-

belle (M. Bourassa) prévoyait le même cas prévu dans mon amendement. Mais depuis, j'ai découvert que sur un point, que mon ami et moi considérons important, son amendement ne va pas aussi loin que le mien, je donne donc avis de motion que j'en proposerai l'adoption lorsque le temps sera arrivé.

M. LANCASTER : Quelques instants avant six heures j'énumérais plusieurs raisons pour lesquelles j'étais opposé à l'article 11, soit dans sa forme primitive, soit dans la forme dans laquelle il est maintenant devant nous. Tous les arguments qui ont été apportés jusqu'ici en faveur de l'article 11, ne sont suivant moi que des arguments contre le bill lui-même. Dans le premier article du bill nous définissons ce que doit être le jour du dimanche ; nous disons que le dimanche s'étend depuis minuit samedi soir jusqu'à minuit du jour suivant. Tout l'objet du bill est que cette période de temps soit observée comme jour de repos par toute la population du pays, et j'approuve ce principe. Conséquemment tout ce qui tend à amoindrir et à faire ignorer cette déclaration doit être une raison pour ne pas l'adopter. Tout ce qui tend à montrer que cet article n'est pas équitable, juste et raisonnable est une raison pour nous de ne pas l'adopter. Tous les arguments qui ont été apportés en faveur des privilèges spéciaux accordés par l'article 11 à ces personnes pour lesquelles j'ai autant de respect que ceux qui veulent leur accorder ces privilèges, tous les arguments qui ont été apportés en faveur de l'octroi à une partie de la population d'un privilège spécial, ne sont, j'en suis convaincu, que des raisons contre le bill, parce qu'alors on dit réellement que le bill n'est ni juste ni raisonnable. Si je ne crois pas que c'est une bonne loi imposée à toute la population, je n'ai pas le droit de l'appuyer du tout. Si c'est une bonne loi nous avons le droit d'exiger que personne ne cherche à faire prévaloir ses sentiments personnels, mais que tout le monde mette de côté ses préférences et cède devant la volonté de la majorité au sujet de l'observance du premier jour de la semaine. Si nous voulons que la population observe et respecte la loi nous ne devons pas insérer dans ce bill un article—peu importe les raisons qu'on donne pour l'insérer—qui montrera que la loi est une loi d'exception. On ne devrait pas nous demander de faire cette concession à une classe en particulier, et par là blesser le restant de la population. Cela ne me nuira pas personnellement, si on accorde ces privilèges, mais toute la population du Canada sera froissée si cette concession a l'effet d'empêcher la loi d'être appliquée. Cette exception touche aux parties vitales de la loi, et dans mon opinion, il vaudrait autant ne pas l'adopter si nous devons en faire un objet de mépris, ainsi qu'affaiblir l'opinion

publique dont l'appui est si nécessaire lorsque l'on voudra appliquer la loi.

Il y a beaucoup de gens à part les juifs et les adventistes qui trouvent ce bill mauvais, et qui disent que nous gênons trop la liberté individuelle.

Nous sommes prêts à obliger tout le monde à respecter la loi, mais nous l'affaiblirions et nous en rendrions impossible l'application, si nous adoptions l'article 11 dans sa forme actuelle, ou dans la forme nouvelle que l'on propose. Si nous adoptons cet article il vaudrait mieux ne pas adopter le bill du tout. Je suis en faveur du principe du bill et c'est pour cela que je suis opposé à tout amendement qui en empêcherait l'application.

M. GANONG : Depuis que ce débat est commencé on a tant prononcé le mot "conscience", qu'il devrait être maintenant bien usé. Mais on semble ne s'en être servi que par hypocrisie et dans le but de faire passer certains arguments qu'on nous lance constamment à la face. J'ai été très surpris d'entendre le ministre des Finances (M. Fielding) apporter des raisons du genre de celles qu'il nous a données. J'aurais supposé que le ministre des Finances aurait parlé en faveur des intérêts du pays. Il ne paraît cependant pas avoir pris le temps, avant de parler, d'étudier la question. S'il voulait se donner cette peine, je crois qu'il modifierait ses vues. Il demande que la population juive ait le droit de travailler le dimanche, c'est-à-dire non pas tous les juifs, mais ceux seulement occupés à l'intérieur d'un édifice. Que signifie cette proposition ? Elle signifie que les fabriques juives auront le droit de travailler le dimanche. Or, je crois pouvoir dire sans me tromper qu'il n'y a pas 5 pour 100 d'employés juifs dans ces fabriques. Les juifs méritent certainement beaucoup de louanges pour l'esprit d'entreprise dont ils font preuve. Personne ne dit le contraire. Il y a certaines branches de commerce qui sont entièrement ou presque entièrement aux mains des juifs. Mais ce sont les gérants de ces fabriques qui sont juifs et non pas les employés. Prenez Montréal comme exemple. Vous trouverez que dans cette ville très peu de juifs travaillant dans les fabriques, excepté comme surveillants ou gérants. Je ne crois pas que 10 pour 100 des employés de fabriques appartiennent à la religion juive. Mais le ministre des Finances propose qu'afin que ces dix pour cent de juifs aient le droit d'observer le samedi, les 90 pour 100 de chrétiens n'aient pas l'autorisation de travailler ce jour-là.

Aujourd'hui les fabriques, particulièrement les fabriques de cigares, sont en activité toute la journée du samedi. Je n'en ai jamais vu une fermée, et il y a peu de juifs qui y sont employés. Mais voyons ce que nous disent les statistiques. J'ai consacré quelques moments à étudier la question. Il

y a 26 manufactures de cigares, cigarettes et tabac à Montréal. Les gérants ou employés supérieurs de ces fabriques sont au nombre de 170 ; leurs salaires réunis s'élèvent à \$168,771. Ce sont des employés qui ne perdraient rien et qui recevraient leur salaire pareillement quand même les fabriques seraient fermées la moitié de la semaine. Mais lorsque nous arrivons aux ouvriers auxquels nous sommes supposés porter un peu d'intérêt, le Gouvernement du moins, nous trouvons que leur nombre s'élève à 1,522 et que leurs salaires réunis forment le montant total de \$487,752. Supposons que 10 pour 100 de ces employés appartiennent à la religion juive et que leurs salaires soient en proportion des autres. Cela laisserait 900 personnes appartenant à d'autres croyances gagnant \$270,000 en travaillant six jours par semaine. Mais le ministre propose que ces fabriques ferment le samedi, ce qui réduirait de \$45,000 par semaine les gages à payer. Voilà où veut nous mener le ministre des Finances avec sa proposition.

M. BOURASSA : L'honorable député (M. Ganong) me permettra-t-il une remarque ? Cet amendement ne touchera pas du tout à ces gens, parce que le fait même qu'ils travaillent le dimanche les empêchera de se prévaloir des privilèges de cet article.

M. GANONG : Je parlais de la proposition du ministre des Finances.

M. BOURASSA : La partie de l'amendement du ministre des Finances qui est semblable à mon amendement ne change en rien l'état de ces fabriques, car elles travaillent et continueront de travailler le samedi, et fermeront le dimanche.

M. GANONG : Alors, vous permettez que les juifs travaillent ouvertement le samedi ?

M. BOURASSA : Cet amendement n'empêche aucun juif de travailler le samedi ; il dit simplement que si le juif veut travailler le dimanche, il faut qu'il ferme son établissement le samedi. S'il travaille le samedi il est absolument dans la même position que les chrétiens et il devra cesser tout travail le dimanche.

M. GANONG : Cela ne change pas les faits au sujet des salaires que gagneront les ouvriers, et il n'y a pas de sophisme qui puisse détruire un fait. Ce sont peut-être les principes que professe le Gouvernement, mais s'il en est ainsi, je crois qu'il est temps que le pays le sache. Le Gouvernement peut essayer de gagner les sympathies de ces dix pour cent d'ouvriers juifs, mais je crois qu'il devra protéger aussi les 90 pour 100 d'ouvriers qui perdraient leurs gages du samedi. Je voterai contre l'amendement du ministre des Finances et aussi contre celui de l'honorable député de Labelle (M. Bourassa). Je crois que dans le pays, les croyances religieuses de la population sont suffi-

samment protégées et qu'en notre qualité de pays chrétien nous devons avoir le droit de dire que la loi concernant le repos du dimanche sera observée par toute la population. Je voterai contre l'article 11 parce que je ne veux pas accorder d'exemptions à une classe particulière de la population. Lorsque nous faisons une loi nous devons avoir en vue le plus grand bien pour le plus grand nombre.

M. RALPH SMITH : Pendant la suspension de la séance, le même raisonnement que vient de développer mon honorable ami (M. Ganong) m'est venu à l'idée, et je crois que son raisonnement est juste. Dans le comité spécial je me suis opposé à cet article en faveur des juifs. Mes raisons étaient les mêmes que celle que je vais donner maintenant, savoir que l'article 11 permettrait aux patrons juifs qui emploient, ainsi que mon honorable ami l'a dit avec vérité, un beaucoup plus grand nombre d'ouvriers chrétiens que juifs, pour faire une concurrence injuste aux ouvriers chrétiens qui travaillent le samedi, et au patron juif qui travaille le dimanche. Il me semble que l'on ne devrait pas permettre cela et c'est la raison que j'ai donnée dans le comité spécial pour m'opposer à l'article 11. Nous ne devrions pas donner dans ce pays des privilèges semblables à aucune classe au détriment d'une autre. Je suis opposé aux deux amendements qui sont maintenant devant la Chambre. Je me défiais naturellement de l'amendement de l'honorable député de Labelle, parce qu'on a droit de supposer que tout ce qu'il propose n'aura d'autre but que de détruire le bill. Si ses discours sur ce bill ont un sens, je dis que nous devons nous défier des amendements qu'il soumettra à la Chambre.

M. BOURASSA : Que dites-vous de l'amendement proposé par le ministre des Finances ?

M. RALPH SMITH : Exactement la même chose. Je serai même un peu plus sévère, parce que l'amendement du ministre des Finances va un peu plus loin que mon honorable ami de Labelle. Le but du ministre des Finances est, si je le comprends bien, de protéger l'ouvrier juif parce qu'il est exposé à perdre deux jours par semaine s'il écoute ses convictions religieuses. C'est à dire que s'il ne travaille pas le jour du sabbat qui est le samedi, il perd cette journée-là et si ce bill est adopté il ne pourra pas travailler le dimanche. Or, nous devons nous rappeler que la majorité des manufactures d'habillements dans ce pays appartiennent à des Juifs et que la grande majorité de leurs ouvriers sont des chrétiens. Si la prétention que l'employeur juif a une conscience est vraie, alors il ne pourra pas laisser travailler les ouvriers chrétiens dans sa fabrique le samedi, et par la loi ils seront empêchés de travailler le dimanche. De sorte que nous allons créer l'état de choses même

M. GANONG.

dont nous voulons délivrer l'ouvrier chrétien si l'un de ces amendements était adopté. Mais s'il est vrai qu'on ne doit pas s'inquiéter des convictions religieuses d'un juif, il serait raisonnable de supposer qu'un juif profitera de cette loi, si elle est adoptée, pour tenir sa fabrique en activité tous les jours de la semaine.

Je me propose donc de voter en faveur de l'amendement de mon honorable ami de Dufferin, qui a proposé de retrancher l'article entièrement, parce que je crois que les privilèges accordés aux juifs par ce bill, ou par les amendements qu'on veut lui apporter auront l'effet de donner aux juifs un avantage commercial sur la concurrence chrétienne dans le même genre de commerce. J'ai encore une autre raison, savoir que je ne crois pas que ce soit un argument bien fort que de dire qu'il faut respecter les convictions religieuses des juifs. En effet, comment les juifs conduisent-ils leurs fabriques aujourd'hui ? Le juif qui est propriétaire d'une fabrique la tient ouverte le samedi et prend ce jour-là comme les autres jours son profit sur les employés chrétiens, et 75 à 80 pour 100, ainsi qu'on peut le prouver aisément, des juifs employés dans les fabriques, travaillent le jour du sabbat.

Lorsque les droits de la conscience sont en jeu, je suis naturellement disposé à les protéger et à faire disparaître toute incapacité dont les individus peuvent souffrir. Mais nous avons le droit de poser cette question : comment, de quelle manière, le juif professe-t-il ses convictions religieuses aujourd'hui ? On connaît l'arbre à son fruit. Si, à cause de leurs convictions religieuses, les juifs croient qu'il est mal de travailler le samedi, et s'il est raisonnable et logique de respecter cette conviction dans cette loi, pourquoi ne les respectent-ils pas eux-mêmes présentement ? Je résume donc, à cause de la grande chaleur qu'il fait ce soir dans cette chambre, et parce que le débat a déjà été long, mes raisons pour appuyer l'amendement de mon honorable ami. Je crois que ce sont de bonnes raisons. Ainsi que je l'ai déjà dit, si les juifs souffraient d'une incapacité quelconque, en vertu de nos lois, je serais le premier, par ma parole et par mon vote, à les délivrer de cette incapacité; mais je ne crois pas que nous leur fassions aucune injustice. Soixante et quinze pour cent des juifs, en vertu de ce bill, peuvent travailler le samedi, comme ils l'ont fait jusqu'à maintenant, et 99 pour 100 des employeurs juifs peuvent continuer leur commerce en vertu de ce bill, tout comme ils le font présentement. Je veux maintenant répondre en quelques mots au discours de l'honorable député de Toronto-centre (M. Bristol). Dans ce discours, qui était très modéré, tout en appuyant très fortement l'article, l'honorable député nous a parlé des conditions du travail à Londres, Angleterre, le dimanche. Je n'ai pas pu bien compren-

dre comment il pouvait se servir de ce qui se passe là-bas pour condamner ce que l'on veut faire ici.

M. BRISTOL : Voici quel était mon raisonnement. On m'a envoyé une circulaire qui donnait l'opinion de plusieurs hommes distingués anglais au sujet du repos du dimanche en Angleterre, et j'ai mentionné Londres en particulier comme un endroit que M. Gladstone et M. Disraëli connaissent bien. Je voulais montrer que les juifs avaient en Angleterre, en vertu de la loi, des fabriques, avec virtuellement les mêmes privilèges de travailler que nous leur accordons ici. J'ai trouvé, dans la loi des fabriques, un article extraordinaire permettant aux femmes et aux enfants de travailler le dimanche. J'ai pensé que si la loi du dimanche avait si bien fonctionné en Angleterre, et si le même état de choses avait existé ici sans loi, maintenant que nous allons en voter une, nous devrions légaliser ce qui existe.

M. RALPH SMITH : J'avais compris que mon honorable ami parlait particulièrement de la violation du jour du dimanche dans la ville de Londres, et je croyais qu'il avait dit que si en Angleterre on n'avait pas jugé à propos d'adopter des lois sévères pour prescrire le repos le dimanche, cet état de choses ne serait pas toléré un seul instant au Canada.

M. BRISTOL : J'ai parlé du jour du dimanche, ainsi qu'on l'observait là-bas. Les buvettes et les magasins de cigares sont ouverts, et on y fait beaucoup d'autres négoce à Londres, ce jour-là, que je ne voudrais pas voir faire ici, et qui ne seraient jamais tolérés, je crois. Cependant, les Anglais les plus distingués disent qu'ils ont un dimanche idéal.

M. RALPH SMITH : Si mon honorable ami étudia la question d'aussi près que je l'ai fait moi-même, il découvrirait que ce sont surtout les juifs qui sont cause que le dimanche n'est pas observé à Londres.

M. BRISTOL : Je diffère d'opinion avec mon honorable collègue. Je crois que ce sont les buveurs de bière et les fainéants dans les rues, parmi lesquels je ne crois pas qu'il y ait des juifs.

M. RALPH SMITH : Je ne veux pas faire de comparaison entre le caractère d'une classe de la société et celui d'une autre.

M. BRISTOL : Nous devons toujours dire la vérité telle que nous la connaissons.

M. RALPH SMITH : J'ai vu bon nombre de juifs, au Canada, boire de la bière, et je suppose que les juifs de Londres en boivent comme tous les autres. Je veux simplement dire que je crois que la violation du dimanche à Londres, est due au fait que la loi permet aux juifs de travailler ce jour-là.

M. LEMIEUX : Je ne veux pas, monsieur le président, parler longuement à cette phase du débat. Je crois qu'il n'y a plus besoin de longs discours. Je veux dire brièvement que je me propose de voter pour l'amendement présenté par l'honorable député de Labelle (M. Bourassa). Le principe que mon honorable ami a invoqué cet après-midi est un principe juste. Il a dit que le principe de la liberté de conscience était la pierre angulaire de la constitution canadienne. Le principe exprimé dans l'amendement de l'honorable député de Labelle est un principe qui est non seulement chrétien mais à mon avis est entièrement canadien, et surtout libéral. C'est un principe canadien. Nous proclamons à l'étranger que notre pays est un pays de liberté. Nous avons des agents en Angleterre, sur le continent européen, et dans les Etats-Unis, pour nous recruter des immigrants. Nous disons à tout homme, femme ou enfant qui viennent dans ce pays, que la liberté de leur conscience sera respectée par les citoyens du Canada. Depuis plusieurs années nous avons invité les juifs à venir s'établir dans notre pays en grand nombre, et il y en a aujourd'hui dans presque toutes nos provinces. Nous en avons même jusque dans le comté éloigné de Gaspé. Mais je ne parle pas ici en vue de gagner leur vote. Ils sont peu nombreux et généralement votent avec le parti conservateur. Je répète que nous faisons de la réclame à l'étranger pour notre pays. Nous avons invité l'élément hébreu à venir s'établir parmi nous, et les juifs savaient quand ils sont venus ici que leurs convictions religieuses seraient respectées par notre constitution, par nos tribunaux, par les citoyens en général. Tout dernièrement, un homme très distingué, le baron de Hirsch, a fondé une institution qui est très connue dans Montréal, — l'institut du baron Hirsch. Cet institut aide à faire venir dans notre pays et dans notre grande ville de Montréal, non pas des centaines mais des milliers de juifs, et je puis dire comme Canadien que l'élément hébreu à Montréal est composé de gens qui respectent la loi et sous certains rapports donnent un bon exemple à notre population.

Au sujet de l'éducation je dois dire que j'ai visité plusieurs de nos établissements importants d'éducation dans la métropole du Canada et que les juifs ont à Montréal des établissements qui ne le cèdent pas aux autres. Il n'y a pas encore plusieurs années Son Excellence le Gouverneur général, lord Minto, visitait une de ces écoles, et y prononçait un discours vibrant, dans lequel il citait les établissements d'éducation des hébreux à Montréal comme des exemples à suivre par les autres races du Canada. Le principe contenu dans l'amendement de l'honorable député de Labelle n'est pas seulement chrétien, mais il est aussi essentiellement libéral. Je me rappelle, monsieur le président, que lorsque je n'étais encore que

M. RALPH SMITH.

tout jeune homme et que j'étudiais à l'université d'Ottawa ici, je venais entendre les discours qui se prononçaient dans cette Chambre. J'ai entendu celui qu'a prononcé le chef du parti libéral, alors l'honorable M. Blake, en faveur des minorités en ce pays. Debout à la place même que remplit si bien aujourd'hui le chef de l'opposition (M. R. L. Borden), l'honorable M. Blake prononçait les nobles paroles suivantes : Nous devons donner à la minorité dans ce pays, que cette minorité soit française ou anglaise, qu'elle soit protestante ou catholique, non seulement une mesure de liberté pleine, entière et abondante, mais une surabondance de protection, de justice et de liberté. Eh bien, monsieur le président, le temps est arrivé pour cette Chambre de mettre en pratique ce principe, et je demande à mes amis du parti de la Réforme de montrer s'ils sont sincèrement libéraux, qu'ils sont véritablement réformistes et j'espère qu'ils appuieront cet amendement à cause du principe essentiellement libéral qu'il renferme.

M. PATERSON : On suppose généralement que j'appartiens au parti réformiste.

M. FOSTER : Les enfants prennent votre place.

M. PATERSON : On m'a demandé mon appui en faveur de la motion de l'honorable député de Labelle. Je ne suis pas disposé à me rendre à ce désir. Mon honorable ami M. Lemieux parle de ceux qui ne croient pas qu'il leur soit possible d'appuyer l'amendement comme s'ils ne voulaient pas respecter la liberté de conscience. L'honorable ministre à raison lorsqu'il dit que le respect de la liberté de conscience est un principe libéral, et je serais peiné d'opprimer la conscience de qui que ce soit. Mais je ne puis voir que nous violions la liberté de conscience d'aucune classe de la société, lorsque nous faisons une loi qui s'applique à tous les citoyens du Canada comme celle-ci. S'il y avait dans ce bill un article qui dise à ceux qui croient consciencieusement que le septième jour est un jour de repos : Vous allez travailler ce jour-là. Alors nous empiéterions sur les droits de la conscience. Ce peut être une question de gain ou de perte qu'un homme se repose une journée ou deux la semaine, mais cela n'a rien à faire avec la conscience.

M. ARMAND LAVERGNE : Vous les punissez à cause de leurs scrupules de conscience.

M. PATERSON : Non ; il se peut que vous leur fassiez perdre de l'argent, mais vous n'empiétez pas certainement sur leurs droits de conscience. Ce bill dit que nous devons nous reposer le dimanche, il ne dit pas que nous ne pouvons pas nous reposer un autre jour de la semaine si nous le voulons ; le principe de ce bill, et tout le monde semble l'approuver, est que toute personne dans

ce pays devra, quand il lui sera possible, avoir un jour de repos sur sept, et que pendant ce jour, nul ne travaillera et n'obligera les autres à travailler; et un autre principe de ce bill c'est que ce jour sera le premier jour de la semaine.

M. SCHAFFNER : Si je ne prenais pas la parole dans ce moment, je serais probablement obligé de passer tout le reste de l'été à expliquer à mes électeurs où j'étais lorsque cet article a été discuté. Je ne sais pas jusqu'à quel point nous avons la permission de parler de ce qui s'est passé dans un comité de cette Chambre, mais je puis dire à mon honorable ami de Grey-sud que je ne suis pas de ceux qui votent d'une façon dans le comité, et qui votent d'une autre dans cette Chambre. J'ai fait connaître mes vues dans le comité sur cet article, et je me propose de les exprimer ici également ce soir. Je n'avais assisté encore qu'à quelques assemblées du comité quand j'ai pu me convaincre qu'il était impossible de faire adopter une loi du repos du dimanche efficace par le Parlement fédéral.

Je n'ai pas beaucoup changé d'avis depuis. Le principe du bill est bon; nous croyons tous en la nécessité d'un bill pour faire observer le repos du dimanche; nous croyons tous qu'il faut un jour de repos; mais il est très clair que nous cherchons à éviter de traiter la question au point de vue religieux, et nous nous défendons toujours que tout ce que nous voulons avoir c'est un jour de repos, lorsque tout le monde doit admettre que le sabbat est tout autant un jour de prière qu'un jour de repos. J'ai travaillé aussi consciemment que j'ai pu dans le comité spécial pour obtenir un bill du dimanche acceptable, mais nous étions si souvent arrêtés par toutes sortes d'obstacles que j'ai été obligé d'en venir à la conclusion que ce Parlement n'était pas la place pour faire adopter un tel bill. Il y a beaucoup de chose dans ce bill qui pour moi sont absurdes. Prenez par exemple l'article qui défend à un homme de louer un cheval ou une voiture pour son usage personnel ou l'usage de sa famille.

Plusieurs MEMBRES : A la question.

M. SCHAFFNER : Si l'on m'interrompt parce que je discute cet article, je vais en discuter un autre. Le premier ministre nous a dit la semaine dernière que la population de la province de Québec observait fidèlement le dimanche, et que le sentiment moral dans cette province était tel que ses habitants pouvaient observer le dimanche sans qu'il fût nécessaire d'avoir de loi à cet effet. Or, je puis dire que la population de la province du Manitoba observe le jour du dimanche aussi bien que celle de n'importe quelle autre province du Canada. C'est le moins que je puisse dire, mais mon opinion sincère est que la population du Manitoba observe mieux le dimanche qu'on ne le fait dans aucune autre province du Canada.

Voix nombreuses : Non, non.

M. SCHAFFNER : Bien c'est mon opinion, et j'ai le droit de l'exprimer.

Voici maintenant les articles ridicules de ce bill. Il défend de tirer à la cible, mais il permet de tirer sur le gibier. Or une très grande partie de la population du Manitoba ne veut d'aucune sorte de tir le dimanche. Quelques-uns diront que ce n'est pas d'un esprit large, mais dans tous les cas c'est le sentiment qui prévaut. Ce bill vous permet de jouer à la balle et au criquet et autres jeux de ce genre le dimanche, mais la population du Manitoba ne veut souffrir aucun de ces jeux le dimanche. Le premier ministre a dit aussi que ce bill avait été soumis aux chefs de toutes les religions chrétiennes et que tous en approuvaient le principe. Si cela signifie que toutes les religions chrétiennes sont en faveur d'un bill consacrant le repos du dimanche, c'est parfait, mais il n'est pas exact de dire, que toutes les confessions religieuses sont satisfaites de ce bill, parce qu'il y a deux ou trois confessions chrétiennes, nombreuses et respectables, qui n'approuvent pas les articles du bill dont j'ai parlé, et je ne crains pas d'affirmer cela nonobstant tout ce que peut dire la Lord's Day Alliance. Je crois que nous devrions avoir un jour de repos, un sabbat. Je voulais simplement faire constater que je suis opposé à l'article 11, et que je ne veux pas faire d'exceptions, non pas que j'aie la moindre hostilité contre les juifs ou contre toute autre race en ce pays, mais je suis opposé à l'article 11 en principe.

M. R. L. BORDEN : Je désire dire quelques mots sur l'amendement de mon honorable ami de Labelle (M. Bourassa). Pour mieux comprendre la situation je crois que nous devrions voir un instant ce que disait l'article 11 primitif.

L'article 11 tel que le comité en a fait rapport est ainsi conçu :

Nonobstant toute disposition à ce contraire contenue en la présente loi, quiconque observe consciencieusement et habituellement le septième jour de la semaine comme jour du sabbat, et s'abstient réellement de travail et d'œuvres serviles ce jour-là, n'est pas sujet à être poursuivi pour avoir fait du travail ou des œuvres serviles le premier jour de la semaine, si ce travail ou ces œuvres ne dérangent pas d'autres personnes dans l'observance du premier jour de la semaine à titre de jour saint, et si l'endroit où se fait ce travail n'est pas ouvert au commerce ce jour-là.

Cela laissait les personnes dont il est question dans l'article 11 sous le coup de toutes les prohibitions contenues dans l'article 2 du bill, à part celle qui est expressément exceptée, savoir l'accomplissement d'un travail les autres jours de la semaine.

L'article 2 du bill dit :

Le dimanche il n'est permis à personne de vendre, d'offrir en vente ou d'acheter des

marchandises, effets ou autres biens meubles, ni des biens immeubles, ni de faire ou expédier quelque affaire que ce soit de sa profession ordinaire, ni de faire, ou d'employer personne pour faire, ce jour-là, quelque ouvrage, affaire ou travail que ce soit du domaine de cette profession, sauf dans les cas ci-après prévus.

Il y avait donc de nombreuses choses prohibées par l'article 2 qui restaient encore prohibées nonobstant les exceptions apportées dans l'article 11. L'honorable ministre de la Justice (M. Aylesworth) nous dit maintenant que l'exception contenue dans l'article 11 est absolument contraire au principe et au but du bill. L'honorable ministre a prononcé un discours très habile sur le sujet et a déclaré qu'à son point de vue, comme membre de l'administration et comme membre de cette Chambre, l'article 11 est absolument inconséquent avec la théorie de ce bill, c'est-à-dire de faire d'un acte de travail le pour du dimanche une infraction à la loi criminelle. Bien que l'amendement de l'honorable député de Labelle (M. Bourassa) ait reçu l'approbation d'au moins deux membres du Gouvernement, il va beaucoup plus loin, et le ministre de la Justice (M. Aylesworth) dit que c'est absolument contraire aux principes de ce bill. Le cabinet me semble prendre une bien curieuse position sur cette question. Voici le ministre de la Justice qui déclare que l'article 11 devrait être supprimé parce qu'il est absolument contraire au principe du bill. Voici de l'autre côté le premier ministre et le ministre des Finances déclarant non seulement que l'article 11 est entièrement conforme au principe du bill mais qu'il ne va pas encore assez loin. Le directeur général des Postes (M. Lemieux) exprimait, il y a un instant, la même opinion, et il prétendait en outre que l'amendement de l'honorable député de Labelle était l'expression véritable des principes libéraux sur cette question, mais l'honorable ministre des Douanes (M. Paterson) n'est pas lent à le contredire. Je dois dire que ce bill ayant été déposé par le Gouvernement, nous voyons non seulement une divergence remarquable d'opinion entre les honorables membres, mais aussi une liberté très grande dans l'expression de leur opinion.

On s'est beaucoup amusé à la session dernière parce que certains députés de la gauche ne voyaient pas du même œil que d'autres de leurs collègues un bill proposé par le Gouvernement. Il arrive très souvent que nous voyons des membres d'un même parti différer d'opinion, mais c'est un spectacle nouveau que de voir des membres d'une administration divisés sur une question de ce genre, deux s'exprimant fortement d'une manière et trois avec non moins de force et d'énergie d'une autre manière. L'un est même allé jusqu'à prétendre qu'un de ses collègues ne comprenait pas ou ne voulait pas comprendre ce que doivent être les véritables principes libéraux.

M. R. L. BORDEN.

Je suis opposé à l'amendement de l'honorable député de Labelle pour la raison suivante. Je ne vois pas pourquoi nous ferions des exemptions pour un jour de la semaine ou un autre. Qu'avons-nous besoin d'une législation de ce genre? Ceux qui observent le lundi, le mardi, le jeudi ou le vendredi comme jour de repos l'ont-ils demandé? Je n'ai pas eu connaissance d'aucune agitation, cependant, l'amendement de l'honorable député de Labelle (M. Bourassa) va jusque-là. L'article proposé dans le rapport du comité, article sur lequel j'aurai quelque chose à dire lorsque nous aurons disposé de cet amendement, touche à ce qui est une difficulté véritable dans ce pays. Le ministre de la Justice (M. Aylesworth) a dit que ce bill était basé sur les principes du christianisme qui sont inséparables des institutions britanniques, des principes chrétiens basés sur les Saintes-Ecritures. Un autre honorable membre de cette Chambre a dit avec beaucoup de vérité que les Saintes-Ecritures ne mentionnaient que deux jours de repos, un qui était le septième jour de la semaine, observé par les juifs et par quelques chrétiens, et l'autre est le premier jour de la semaine qui est observé comme jour de repos et comme jour de prières par la grande majorité de la population de ce pays. Il me semble que si nous croyons qu'une législation soit nécessaire, nous devrions nous borner à ces deux jours-là. Je ne vois pas pourquoi nous irions jusqu'à légiférer sur des questions qui ne sont pas d'urgence dans le moment.

L'honorable député de Labelle (M. Bourassa) soumet un amendement très large dans les termes, mais qui va beaucoup plus loin qu'il est nécessaire. Pour ma part je ne puis l'appuyer et je n'appuierai pas non plus celui de l'honorable ministre des Finances (M. Fielding) parce que je crois que dans une législation de ce genre il est mieux de nous borner aux difficultés présentes sans nous occuper de celles qui peuvent survenir plus tard, et que nous ne serons pas appelés à résoudre. La seule question dans le moment est celle de l'observance, comme jour de repos, du premier jour de la semaine, connu sous le nom de jour du Seigneur, ou du septième jour connu sous le nom de sabbat parmi les juifs. En conséquence il me semble que l'amendement de l'honorable député de Labelle (M. Bourassa) s'écarte de la question que nous avons présentement à résoudre parce qu'il s'étend au delà de ce que je viens de définir et pour cette raison, si je n'en avais pas d'autre, je voterais contre cet amendement.

M. G. H. McINTYRE: On a beaucoup parlé ici ce soir, et l'honorable député de Nanaïmo (M. Ralph Smith) a montré que le bill, s'il était adopté dans sa forme actuelle ou si les amendements proposés étaient acceptés, accorderait certains privilèges spéciaux; mais je crois avoir décon-

vert plusieurs autres privilèges dont on n'a pas parlé. Ces privilèges ne sont peut-être pas très importants en eux-mêmes, mais ils touchent à des questions qui sont très irritantes pour ceux auxquels on refuse les mêmes privilèges. J'ai écouté avec beaucoup de plaisir les discours de l'honorable député de Labelle sur ce bill et je crois que je ne me trompe pas en disant que d'une façon générale son objection à ce bill ne porte pas sur le fait que ce bill défend de travailler le dimanche, mais parce qu'il empêche beaucoup de personnes de s'amuser et de faire plusieurs choses que par habitude ou coutume elles considèrent innocentes. En résumé il ne veut pas que la façon stricte d'observer le dimanche par une certaine partie de la population, soit imposée à ceux qui veulent s'amuser à des jeux innocents. Dans l'amendement qu'il présente il offre exactement aux juifs le même genre de privilèges qu'il croit qu'on lui refuse à lui-même. Il n'y a aucun doute qu'il est capable de cet acte de chevalerie, mais je ne sais pas s'il s'en rend bien compte. Si nous permettons à tous ceux qui s'abstiennent de travailler le dimanche de prendre dans la semaine un jour de repos qu'ils emploieront suivant que leur conscience leur dira être la meilleure manière, nous accorderions là un certain privilège. Mais l'honorable député de Labelle (M. Bourassa) n'a pas lui-même ce privilège. Il ne peut pas tirer à la cible le dimanche; il ne peut pas avoir son journal le dimanche s'il le désire; il ne peut pas assister à une réunion quelconque où l'on paye pour entrer; il ne peut pas aller à une excursion, et il y a beaucoup d'autres choses de même genre qu'il ne lui est pas permis de faire. Mais si le juif s'abstient de travail un jour dans la semaine, qui sera son jour de repos, il pourra jouir de tous ces privilèges le jour du sabbat.

M. BOURASSA : Si mon honorable ami lit mon amendement avec soin il trouvera que le seul privilège qui est accordé aux juifs le dimanche est celui de travailler. Il lui est défendu de faire du commerce, et il est passible de toutes les autres amendes dont les chrétiens sont passibles en vertu de ce bill.

M. R. L. BORDEN : Je crois que l'amendement de mon honorable ami va plus loin que cela. Si je comprends bien l'article 11, cet article ne permet pas à celui qui observe le septième jour d'employer d'autres personnes à travailler pour lui ce jour-là. Il peut travailler lui-même, mais ne peut pas en employer d'autres.

M. BOURASSA : Non, pas aux termes de mon amendement. Il doit s'abstenir de travailler et ne pas permettre à d'autres de le faire.

M. R. L. BORDEN : Je ne me suis pas bien fait comprendre de l'honorable député.

L'article 11 prescrit qu'il doit s'abstenir de tout travail et œuvres serviles ce jour-là, et dans ces conditions il ne saurait être poursuivi pour avoir travaillé le premier jour de la semaine. Mais l'amendement de l'honorable député de Labelle (M. Bourassa) déclare qu'on ne pourra le poursuivre pour avoir travaillé ni avoir fait travailler.

M. BOURASSA : Parfaitement.

M. R. L. BORDEN : C'est une latitude encore plus grande qui est accordée.

M. FOSTER : Avant que la question soit mise aux voix, je tiens à dire pourquoi je n'accepte pas l'amendement de l'honorable député de Labelle (M. Bourassa).

M. LAVERGNE : L'honorable député n'étant pas libéral n'est pas tenu de voter en faveur d'une proposition faite par un libéral.

M. FOSTER : Je remercie l'honorable député de m'avoir fourni ce renseignement, et je me propose bien de profiter de sa permission. L'amendement de l'honorable député de Labelle (M. Bourassa) ne se borne pas à faire une exception en faveur de ceux qui observent le septième jour de la semaine. Il est ainsi conçu :

Nonobstant toute disposition énoncée dans le présent bill, quiconque . . .

C'est-à-dire tout individu.

. . . quiconque, pour des raisons de conscience observe habituellement et invariablement comme jour de repos et de culte tout autre jour de la semaine. . .

C'est bien là rendre la disposition aussi large que possible. L'amendement décrète une exemption en faveur de tout particulier qui se déclare consciencieusement disposé à observer l'un des sept jours de la semaine.

M. BOURASSA : Elle n'est pas aussi large que tout cela, puisque le second paragraphe déclare que ce jour de repos doit être en conformité de sa foi religieuse. Il n'est pas permis au premier venu de dire que le lundi est son jour de repos. Il est censé tomber sous le coup de la disposition générale qui interdit tout travail le dimanche, à moins qu'il n'établisse deux choses.

M. FOSTER : Où voyez-vous cela ?

M. BOURASSA : Dans le second paragraphe que j'ai ajouté à mon amendement. Le jour qu'il observe doit être désigné comme étant celui de la confession religieuse dont il est membre.

M. FOSTER : Cela veut dire la période de temps fixée comme telle par la confession religieuse à laquelle il se rattache. Je ne crois pas que l'honorable député (M. Bourassa) ait bien prévu le cas. Que faut-il pour constituer ce qu'on appelle une croyance ? Si je crois à une certaine doctrine consciencieusement et religieusement, c'est là ma croyance. Quelle différence cela fait-il qu'il n'y ait qu'une personne, ou cinq personnes

ou dix personnes, qui partagent cette croyance ? Cette expression, à mon avis, ne restreint pas l'application de la proposition mais elle permet sûrement aux particuliers qui pourront être consciencieusement disposés à choisir aucun autre jour parmi les sept jours pour faire son jour de repos, de se soustraire dès lors à l'application de la loi. L'amendement est certainement assez large pour exempter les mormons, et autres corps, qui sont des groupes d'individus croyant à certaines doctrines. Je ne sache pas que le doukhobord, non plus que le mormon, se soient adressés à nous pour obtenir le droit d'observer un jour autre que le dimanche; et je ne crois pas que nous soyons obligés de multiplier les exceptions plus que les circonstances ne le demandent.

Nous avons les adventistes du septième jour et aussi les juifs. Ce sont là deux sectes anciennes et bien connues, et leurs opinions ont été signalées au comité et sont signalées au Parlement. Il n'est aucune autre secte dans le même cas, et je ne considère pas que nous devrions ouvrir la porte plus grande aux sectes qui n'ont pas de grief, ou du moins qui n'en ont pas exposé, et qui ne comprennent peut-être qu'un seul individu. D'autre part, je ne sache pas que l'honorable député de Labelle, ni aucun de ceux qui partagent son avis, aient réfuté l'objection de l'honorable député de Charlotte (M. Ganong) et de l'honorable député de Nanaïmo (M. Smith).

Ces honorables députés ont soutenu que ces deux amendements, celui de l'honorable député de Labelle, comme celui de l'honorable ministre des Finances renversent un des principes fondamentaux de cette mesure; la nécessité d'un jour de repos pour l'homme consciencieux, quelle que soit sa croyance. Les juifs, à ce qu'on me dit,—et je me crois bien informé,—exploitent leurs établissements de commerce, mais ils les exploitent souvent à l'aide d'employés chrétiens dans la proportion de 80 pour 100 à 90 pour 100. Supposons le cas du juif consciencieux; et c'est dans cette supposition, c'est en supposant qu'il se croit obligé en conscience d'observer le septième jour de la semaine, que nous lui accordons cette exemption. Ce juif fermera donc sa fabrique, le samedi, et voilà 80 pour 100 à 90 pour 100 de ses employés qui sont chrétiens qui vont se trouver privés d'emploi et de salaire ce jour-là.

Nous devons supposer à l'ouvrier chrétien autant de conscience qu'au juif. Advenant le premier jour de la semaine, l'ouvrier chrétien employé par un juif, qui a été privé de son emploi et de son salaire, le samedi, se trouve empêché par la voix de la conscience de travailler le jour du dimanche. Vous mettez ainsi l'ouvrier chrétien qui est à l'emploi d'un juif dans la nécessité de perdre deux jours, au lieu d'un, chaque semaine, ce qui est pour lui un sérieux inconvénient.

Maintenant, cette législation n'a pas simplement pour but de faire observer le diman-

M. FOSTER.

che comme jour de repos et de tranquillité relative; elle a aussi pour but de favoriser la classe ouvrière. Et cet amendement consacrerait une injustice criante envers la classe ouvrière dans les conditions qui existent généralement. Pour ces deux raisons, je voterai contre l'amendement de l'honorable député de Labelle (M. Bourassa) et contre celui de l'honorable ministre (M. Fielding), s'il est présenté.

M. FISHER : A mon grand regret je n'ai pu être présent durant toute cette discussion. Je ne saurais m'abstenir de protester contre la proposition de l'honorable député de Dufferin (M. Barr). Le présent bill, si je comprends bien, a pour objet, d'abord, de faire observer le jour du Seigneur de manière à ce que les sentiments religieux et les opinions religieuses de la population n'en soient aucunement blessés. Ce projet de loi, si je ne me trompe, a pour fin secondaire, fin qui aux yeux de certaines gens, du moins, est tout aussi importante que la première, d'assurer à tout homme un jour de repos sur les sept. Le bill, sous sa forme actuelle, répond à ces deux fins. Dans l'article 11, on exempté de l'application de la loi ceux qui sanctifient le septième jour de la semaine, au lieu du premier. L'honorable député de Dufferin voudrait supprimer cet article, ce qui équivaldrait à dire que tous les habitants du Dominion seraient obligés d'observer le premier jour de la semaine comme jour de prière et de repos. L'amendement de l'honorable député de Labelle (M. Bourassa) me paraît très semblable à l'article du bill, et j'avoue que cet amendement ne me dit pas grand chose. En effet, je préfère l'article du bill à l'amendement proposé par l'honorable député. Dans ces circonstances, je crois de mon devoir de me prononcer en faveur de l'article du projet de loi, et pour les raisons suivantes : je sais qu'il se trouve dans notre pays, au moins deux sectes, ou classes de personnes, qui ne sauraient consciencieusement travailler le septième jour de la semaine; la secte probablement la plus nombreuse est celle des israélites et la moins nombreuse, est probablement celle connue sous le nom d'aventistes du septième jour. Je crois que ces deux classes de personnes au Canada, en s'abstenant de travailler le septième jour de la semaine, s'inspirent de préceptes purement religieux et de conscience et auxquels ils sont attachés aussi fermement que les partisans de l'observance du dimanche, ou premier jour de la semaine, sont attachés à leurs propres croyances. Personne ne s'opposera, j'imagine, à ce qu'ils sanctifient le septième jour de la semaine et s'abstiennent de travailler ce jour-là. Mais sans l'article 11, ces gens seraient empêchés de faire six jours de travail dans la semaine, comme les autres membres de la société sont libres de le faire. Il me semble que si, en travaillant le premier jour de la semaine, ils ne froissent pas les préjugés

ni les susceptibilités de la population au milieu de laquelle ils sont établis, on ne saurait trouver à redire; de même qu'ils n'ont pas le droit de critiquer si nous qui observons le premier jour de la semaine, nous travaillons le jour de leur sabbat, le septième de la semaine. Or, cet article 11 règle pleinement ce cas, à mon avis. Il déclare nettement, en premier lieu, qu'il s'appliquera seulement à ceux qui, "consciencieusement et habituellement" observent le septième jour de la semaine comme jour du sabbat, et qui s'abstiennent "de travail et d'œuvres serviles ce jour-là". Ils ont un jour complet de repos, de la même manière que ceux qui s'abstiennent de travailler le premier jour de la semaine. Ainsi l'article s'applique seulement à ceux qui sont réellement dans les conditions que l'on a en vue dans l'acte. La seule objection possible que l'on puisse avoir à ce qu'ils travaillent le premier jour de la semaine, c'est que la population au sein de laquelle ils vivent pourrait s'en formaliser.

Mais l'article prévoit ce cas en ajoutant: "si ce travail ou ces œuvres ne dérangent pas d'autres personnes dans la sanctification du premier jour de la semaine." Cette infraction est prévue, parce que l'on ne veut pas que le travail auquel ils se livrent empêche le reste de la population de sanctifier le premier jour de la semaine, par des œuvres pies. Il ajoute: "et si l'endroit où se fait ce travail n'est pas ouvert au négoce ce jour-là". En d'autres termes, leur travail ne doit pas être de nature à inviter la complicité d'autres gens. Ils ne peuvent ni vendre, ni acheter, ni laisser ouvert un lieu d'amusement; ils ne peuvent rien faire pour engager les personnes qui ne partagent pas leurs convictions religieuses à participer dans la profanation du premier jour de la semaine, comme l'article en question le permet à ces classes de personnes. Leur conduite ne saurait donc d'aucune manière être une tentation pour d'autres gens, et ne saurait, sous aucun rapport, déranger les autres dans la sanctification du dimanche. Je comprends que, d'après le sens de l'article, ce travail doit s'exécuter à l'intérieur des établissements de ces personnes mêmes et ne pas déranger les habitants du voisinage. Par exemple, il ne faudrait pas que ce travail fût exécuté dans la rue ou sur un grand chemin; le travail ne doit pas être de nature à déranger le voisinage, par le bruit qu'il occasionne, ou empêcher les voisins de sanctifier le dimanche. Dans ces circonstances, il serait anti-libéral, semblerait-il, de la part de la grande majorité des gens du pays, d'empêcher ces personnes de travailler dans cette mesure restreinte ce jour-là, lorsqu'elles ont déjà observé un autre jour de la semaine comme jour de prière et de repos.

Je connais un bon nombre de ceux qui se désignent sous le nom d'adventistes du septième jour, au Canada. Je les connais pour des gens consciencieux, observateurs

de la loi, religieux; je sais qu'ils tiennent autant à l'observance du septième jour de la semaine qu'aucun groupe de population canadienne tient à l'observance du premier jour. Je sais également que, dans leurs rapports avec les membres d'autres sectes chrétiennes, ils ont soin de ne pas les froisser, ni de les gêner en rien, dans la pratique de leurs devoirs religieux. Dans ces circonstances, il me semble que nous devrions accorder à cette minorité relativement petite tous les privilèges qu'il nous est possible de lui accorder consciencieusement et convenablement, pourvu, bien entendu, que leur jouissance de ces privilèges ne contrevenne en rien aux deux fins visées par ce bill. Il me semble que l'article 11 règle ces deux cas d'une manière complète, à la fois en ce qui regarde ce groupe et celui des Juifs, qui forment aussi au milieu de nous une population consciencieuse et respectueuse de la loi. Je crois qu'il est de notre devoir, au nom des préceptes chrétiens et de la morale chrétienne, de leur accorder ce privilège. Je voterai donc contre la motion de l'honorable député de Dufferin, de même que je voterai contre tous les amendements proposés jusqu'ici, et en faveur de l'adoption du présent article.

M. McKENZIE: Il est un point à l'égard duquel j'aimerais à avoir l'opinion du ministre de l'Agriculture; il a parlé d'accorder des privilèges aux juifs et aux adventistes du septième jour, tant qu'ils ne gêneront pas leurs voisins dans l'observance du dimanche. Considérerait-il que c'est troubler le repos du dimanche que de faire fonctionner, par exemple, sur une ferme de l'Ouest, des machines à battre, ou des lieuses, ou d'y faire les semailles? A son avis, cette manière d'agir serait-elle, aux termes de l'amendement de l'honorable député de Labelle, un empiètement sur les droits du voisin?

M. FISHER: Je n'hésite pas à dire que, si ce travail dérange d'autres personnes dans la sanctification du dimanche, il faudrait l'interdire; mais si, dans l'opinion des habitants, et eu égard aux circonstances de chaque cas, on juge que ce travail n'a pas cet effet, on devrait le permettre.

M. McKENZIE: Si ce sont les particuliers qui devront appliquer cette loi, il en résultera un état de société fort peu enviable. Il n'est pas à propos de demander à ceux qui désirent sanctifier le dimanche de se faire les délateurs de leurs voisins qui peuvent enfreindre la loi. La paix du voisinage pourrait n'être sérieusement troublée. J'aimerais que la loi fût tellement claire sur ce point qu'il ne fût nécessaire pour personne de porter plainte contre ses voisins en vue de la faire respecter.

M. SPROULE: Si cet amendement de l'honorable député de Labelle était adopté, que vous faudrait-il faire dans le cas où vous voudriez poursuivre quelqu'un pour

infraction de la loi concernant l'observance du dimanche ? Il vous faudrait établir, en premier lieu, que le prévenu n'observe pas habituellement et invariablement un autre jour.

M. BOURASSA : Si la plainte portée aux termes du présent acte alléguait que l'aventiste ou le juif avait travaillé le dimanche, le prévenu serait obligé de prouver qu'il a observé son propre jour du sabbat. La poursuite n'aurait qu'à alléguer : Vous travaillez le dimanche, et le prévenu se défendrait en disant que s'il travaille le dimanche, c'est qu'il a droit de le faire en vertu de l'exception que fait la loi, et il lui faudrait prouver l'exception.

M. SPROULE : Supposons que le prévenu allègue qu'il observe un autre jour, comment allez-vous pouvoir le condamner ?

M. BOURASSA : Il est tenu de le prouver.

M. SPROULE : Quelle autre preuve lui faut-il donner ? Aucune à mon avis. Supposons qu'il dise : Je travaille en vertu d'un droit qui m'appartient incontestablement ; il vous faudrait prouver que ce travail est ce que d'honorables membres ont cru devoir appeler un scandale, une incommodité pour d'autres. Il peut être établi sur une ferme voisine, où il travaille tranquillement, sans faire de bruit. Mais son voisin de dire : Vous donnez le mauvais exemple à mes enfants, et j'y trouve à redire. Or, comment allez-vous prouver que sa conduite est condamnable ? Il vous serait absolument impossible, à mon avis, d'intenter une poursuite aux termes du présent acte. Le fait est que toute la proposition me paraît absurde.

M. DANIEL : Je désire faire une observation. Une difficulté qui s'est soulevée dans mon esprit au sujet de cet amendement, c'est l'effet qu'elle pourrait avoir sur l'employé chrétien d'un patron juif. S'il s'agissait pour moi d'avoir à choisir entre juif et chrétien, je serais certainement porté à donner mon vote en faveur de ce dernier. Cette question a d'abord été soulevée par l'honorable député de Charlotte (M. Ganong) et, plus tard, par l'honorable député de Nanaïmo (M. Ralph Smith). Ils ont dissipé mes scrupules à cet égard en déclarant que les employés chrétiens de patrons juifs forment au moins 90 pour 100 de la main-d'œuvre employée dans chaque cas. Nous savons que les Juifs, en général, sont gens avisés ; dès lors vont-ils mettre tous ces ouvriers à la porte, le samedi ; congédier, ce jour-là 90 pour 100 de leurs employés pour recommencer les opérations, le dimanche, avec 10 pour 100 seulement du personnel ? Je ne crois pas que le négociant ou le fabricant juif agisse d'une manière si inconsiderée. Aux termes de cette loi, si je la comprends bien, en faisant fonctionner sa fabrique le samedi, il se prive du droit

de la faire fonctionner, le dimanche. Ainsi, à mon avis, l'observation faite par l'honorable député de Nanaïmo et l'honorable député de Charlotte, et les statistiques qu'ils ont fournies, règlent cette question.

M. RALPH SMITH : Comment le patron juif se procurerait-il des ouvriers chrétiens, le dimanche, quand la loi défend à ceux-ci de travailler ?

M. DANIEL : Il les emploie, le samedi, et les employés juifs qui forment 10 pour 100 de sa main-d'œuvre, sont à même de chômer. Dès lors, aura-t-il avantage à maintenir son établissement en activité, le dimanche, pour donner de l'emploi à 10 pour 100 seulement de ses employés ?

M. RALPH SMITH : Je pensais que l'honorable député voulait faire droit aux scrupules de conscience de l'israélite.

M. DANIEL : Je respecte les droits de la conscience, mais je ne sais trop si les juifs le font. Le fait est que vous pouvez considérer ce bill comme une mesure pour l'observance du dimanche, ou vous pouvez le considérer comme un bill qui va assurer vingt-quatre heures de repos par semaine à tout homme et toute femme dans le pays. L'honorable ministre de la Justice, en déposant ce projet de loi, a cherché à faire comprendre que ce n'était pas une mesure ayant pour objet de rendre plus rigoureuse l'observance du dimanche, qu'il ne s'agissait pas d'engager des particuliers à aller à l'église le dimanche, que ce n'était pas une mesure de ministre du culte, mais un moyen d'assurer à chacun vingt-quatre heures de repos.

M. PATERSON : Vingt-quatre heures de repos quel jour ?

M. DANIEL : N'importe quel jour.

M. PATERSON : Non, le jour du Seigneur.

M. DANIEL : S'il ne peut l'obtenir, le samedi, s'il ne peut l'obtenir le dimanche, il faut qu'il l'obtienne quelque autre jour. L'honorable ministre des Douanes (M. Paterson), lorsqu'il en viendra à discuter l'article 4, constatera que cette question s'y présente sous une forme très vive. Cet article est en suspens, et c'est probablement le plus important de tout ce projet de loi après l'article 2. Il est une partie de l'amendement de l'honorable député de Labelle que je serais prêt à accepter, et il en est une autre que je n'approuve pas. Dans ces circonstances, je vais être obligé de voter contre l'amendement de l'honorable député de Labelle et pour la disposition qui se trouve incorporée dans le bill.

M. AMES : Je ne pense pas que le député de Nanaïmo (M. Smith) ait eu en main aucune statistique quand il a déclaré que la plupart des fabriques dans lesquelles il était employé des juifs renfermaient 90 pour 100

de gentils et 10 pour 100 de juifs. En fait, ce n'est pas ce que l'on observe, ni à Montréal, ni à Toronto.

M. RALPH SMITH : L'honorable député qui est assis aux côtés de l'honorable membre préopinant a fourni ces chiffres.

M. AMES : L'honorable député s'est servi des chiffres que vous aviez cités et les a tournés contre vous, mais il a accepté vos données pour les fins de la discussion.

M. RALPH SMITH : L'honorable député fait erreur. Je n'avais formulé aucun raisonnement lorsque l'honorable membre a cité ces chiffres.

M. AMES : J'ai des renseignements positifs sur l'état réel des choses dans la ville de Montréal. Là, quatre-vingt-dix-neuf ateliers sur cent de ceux où l'on emploie de la main-d'œuvre juive sont des ateliers de confections, et 90 pour 100 de leurs employés sont des juifs. Tous ces patrons israélites de Montréal qui emploient une petite proportion de main-d'œuvre chrétienne paient à ces chrétiens six jours de salaire, tout en ne les faisant travailler que cinq. C'est le cas des ateliers de confections, où les tailleurs sont généralement des gentils. Ceux-ci ne travaillent que cinq jours ; ils sont absolument libres le samedi et le dimanche, et ils retiennent leur salaire pour les six jours. Le fait est que les Juifs se groupent étroitement, et dans presque toutes les fabriques où ils sont employés à Montréal, ils forment 90 pour 100 du personnel. De sorte que le comité ne doit pas attacher beaucoup d'importance au raisonnement que l'on fait en disant qu'ils emploient de la main-d'œuvre chrétienne.

M. GALLIHER : Si les fabriques et autres ateliers ne comprennent que de la main-d'œuvre juive, et sont absolument inactifs, le samedi, alors je dis, en toute justice et équité, donnez-leur le droit de travailler, sous certaines réserves, le dimanche.

M. AMES : Leurs ateliers sont fermés à Montréal.

M. GALLIHER : S'il en est ainsi. . .

M. MACDONELL : Il en est de même à Toronto.

M. GALLIHER : Mais j'irai plus loin et je dirai que si en conscience les juifs ne peuvent travailler le samedi, pour les mêmes raisons de conscience on devrait leur permettre de maintenir leurs ateliers en activité, le dimanche. S'ils ferment leurs boutiques, le samedi, non seulement en ce qui regarde la main-d'œuvre juive, mais en ce qui regarde la main-d'œuvre chrétienne, alors je dis qu'ils ont droit au privilège que cet article-ci leur accorde, c'est-à-dire de maintenir leurs ateliers en activité le dimanche, sous certaines réserves imposées par l'article, non pas au moyen de main-d'œuvre chrétienne, mais au moyen de main-d'œuvre juive, et dans une certaine mesure derrière

portes closes, de manière à ne pas blesser les sentiments de la population chrétienne. Mais si, d'autre part, ils emploient, le samedi, un certain nombre d'ouvriers chrétiens qui ne sauraient, par suite du présent acte, travailler le dimanche, s'ils maintiennent leurs ateliers en activité le samedi, alors il ne faudrait pas leur accorder le privilège de travailler le dimanche comme le fait le présent acte. Quelqu'un de spécialement renseigné à cet égard, devrait dire au comité ce qui en est. Pour ma part, je n'ai pas d'informations sur ce point. S'il est exact que leurs ateliers sont absolument fermés, le samedi, non seulement pour leurs ouvriers juifs, mais pour leurs ouvriers chrétiens, alors je ne voudrais pas, en toute justice, en ma qualité de membre de cette assemblée, m'opposer à ce que leurs ateliers fussent maintenus en activité le dimanche ou restreindre la portée de l'article qui leur reconnaît ce droit.

M. PARMELEE : Je n'ai qu'un mot ou deux à dire au sujet de l'article 11. Je me suis réjoui en apprenant que le comité spécial avait fait rapport d'une disposition dans ce sens. Ce comité l'a fait, sans doute, à la suite d'une étude très complète et consciencieuse de toute la question.

Depuis qu'il existe un Parlement, un de ses principes directeurs a été la protection des minorités et le maintien de la liberté religieuse la plus entière. On a beau dire que les juifs et les adventistes du septième jour, qui observent consciencieusement le septième jour, jouissent de la liberté religieuse ; mais l'on ne jouit pleinement de la liberté religieuse qu'à la condition de n'être pas mis sur un pied d'infériorité dans l'ordre civil et financier. Je ne saurais accepter la motion de l'honorable député de Dufferin (M. Barr). On a déclaré ici, ce soir, que l'amendement de l'honorable député de Labelle (M. Bourassa) est extrêmement libéral et s'inspire des principes de la liberté civile et religieuse et de toutes les grandes doctrines prêchées par le parti libéral, y compris celle de la protection des minorités. Mais, à mon avis, elle n'assure aucune protection à un groupe très étendu de chrétiens qui observent consciencieusement le septième jour. Je ne vois rien dans l'amendement de l'honorable député de Labelle qui garantisse la liberté de travailleurs autres que ceux engagés dans le travail des fabriques ou urbain.

M. BOURASSA : C'est là l'amendement de l'honorable ministre des Finances ; ce n'est pas le mien.

M. PARMELEE : Alors il vaut encore moins que le vôtre. Je connais quelque chose des adventistes du septième jour, car il s'en trouve un groupe très nombreux dans mon propre comté. Ce sont des chrétiens consciencieux, soumis à la loi, et vivant dans la plus grande concorde avec leurs concitoyens des autres confessions. Tout en ob-

servant le jour du sabbat, sous l'empire de la loi actuelle, ou même sous l'empire d'aucune loi, ils se livrent à leurs occupations, le dimanche, sans aucune protestation de la part de leurs voisins qui adorent Dieu ce jour-là, premier jour de la semaine. Qu'il soit compris qu'ils n'ignorent pas les préceptes chrétiens, et ont soin de s'abstenir ce jour-là de faire aucun travail qui pourrait en aucune manière incommoder leurs voisins. Je ne voudrais pas voir le Parlement fédéral inscrire dans ses statuts une loi refusant de reconnaître les droits incontestables, en justice ou en équité, des juifs, des gentils ou d'aucune citoyen du Canada. Je suis convaincu que si l'amendement de l'honorable député de Dufferin devait être adopté, il pourrait se trouver un fanatique, dans quelque partie du pays, pour vouloir persécuter ces gens, qui ont tout autant de droits au respect de leurs convictions religieuses que la grande majorité des habitants de notre pays, et qui observent la loi tout aussi bien.

Je dois dire que si j'étais un aventiste du septième jour, je m'inquièterais fort peu de voir le Parlement fédéral voter une telle loi, car depuis l'origine même de la religion chrétienne c'est le sang des martyrs qui a fécondé l'église. Il semblerait que certaines des pétitions présentées au Parlement fédéral demandant que ces droits ne fussent pas reconnus aux juifs et aux aventistes du septième jour, parce qu'ils forment des groupes peu nombreux ne se soient pas inspirées de l'esprit du christianisme ni des enseignements de l'humble et pauvre Nazaréen. Je suis heureux d'être à même de prendre la parole dans cette circonstance et d'annoncer que je voterai contre l'amendement de l'honorable député de Dufferin (M. Barr), et de déclarer, à l'honneur du comité spécial, que la disposition dont il a fait rapport me paraît bien préférable à l'amendement de l'honorable député de Labelle. Je voterai donc pour l'adoption de l'article tel qu'il est con- signé dans le bill.

M. EMMERSON : Je soulève la question de règlement : l'amendement de l'honorable député de Dufferin n'étant que la simple négative de la motion principale, est en con- travention au règlement.

M. AYLESWORTH : Qui a proposé l'adoption de l'article du bill ? Je ne l'ai certainement pas fait.

M. EMMERSON : La présomption c'est que le ministre chargé de faire adopter le bill propose l'adoption de l'article.

M. L'ORATEUR SUPPLEANT : L'objec- tion faite par le ministre des Chemins de fer et des Canaux est fondée. Voici ce que dit Bourinot :

Tout député a le droit de proposer un amen- dement sans avis préalable. Cet amendement peut être à l'effet : 1°, d'omettre certains mots ; 2°, d'omettre certains mots, afin d'en

insérer ou d'en ajouter d'autres. 3°, d'insérer ou d'ajouter certains mots.

La motion de l'honorable député de Duf- ferin (M. Barr) est simplement la contre- partie de l'article, et, par conséquent, est en contravention au règlement. L'honorable dé- puté pourra voter négativement, lorsque la motion principale sera mise aux voix.

M. FISHER : Après la décision que vous venez de rendre, monsieur l'Orateur supplé- ant, j'ai l'honneur de proposer l'adoption de l'article dans ses termes actuels.

M. LEWIS : Le député de Labelle et le directeur général des Postes ont déclaré qu'il serait anti-libéral de voter contre l'adoption de cet amendement. Qu'on me permette de poser la question à ces hono- rables messieurs : Est-il rien de plus anti- libéral et de plus injuste que de permettre à des ouvriers de fabrique de travailler le dimanche, dans des ateliers de confec- tions, ou d'articles en caoutchouc, ou dans des fabriques de cigares, et d'empêcher les cultivateurs, qui sont le soutien de notre pays, de travailler ce jour-là, même dans des cas d'absolue nécessité, quand il s'agit de sauver les récoltes ? Je désire défendre les droits du cultivateur et voter contre l'amendement.

M. BOURASSA : On me permettra, sans doute, de répliquer en peu de mots, étant donné que mon amendement a été l'objet de critiques tellement vigoureuses de part et d'autre. L'honorable député de Shefford et le ministre de l'Agriculture prennent le moyen le plus efficace d'empêcher la minorité de recevoir justice, car si leur préten- tion doit triompher, les défenseurs des minorités se trouveront battus, et l'honorable député de Nanaïmo (M. Smith) parviendra à ses fins. Evidemment, ni le député de Shefford, ni le ministre de l'Agriculture ne se sont tenus au courant de la discus- sion. Ce qui m'a engagé à proposer mon amendement, c'est que l'article énoncé dans le bill met le patron juif en mesure de main- tenir son établissement en activité durant les sept jours, ce que personne ne désire, je pense. Les aventistes du septième jour seront tout aussi bien protégés par mon amendement que par l'article actuel du bill. L'honorable député de Toronto-nord s'est plaint de ce que je n'avais pas rédigé mon amendement en faveur des juifs seulement, ou en faveur de telle croyance ou de telle autre. Je l'ai fondé sur le principe inatta- quable et très anglais de la liberté de conscience, et à cela l'honorable député (M. Foster) trouve à redire. Je dis qu'il faut une même loi pour tous; mais que si vous faites une exception, ce doit être une exception en faveur de toute croyance reli- gieuse, en vue d'assurer l'observance de son jour de culte. Aux termes de l'article énoncé dans le bill, le patron israélite pour- rait conduire ses opérations à l'aide d'em- ployés chrétiens, le samedi, et à l'aide

M. PARMELEE.

d'employés israélites, le dimanche. C'est ce que je veux empêcher; mais c'est ce qu'approuvent, j'imagine, le député de Shefford et le ministre de l'Agriculture. Le résultat pratique de mon amendement, c'est que si l'individu observe consciencieusement, habituellement et invariablement un jour de repos, en s'abstenant de travailler (ce qui était déjà prévu par l'article du bill), et en ne permettant pas à ses employés de travailler (ce qui n'était pas prévu par l'article du bill), alors il a le droit de réclamer le droit de travailler le dimanche. Ce n'est pas là étendre un privilège contrairement au principe du bill. Je ferai observer au ministre de l'Agriculture que le présent bill a pour fin d'imposer l'observance publique du dimanche. On a déclaré, à mainte et mainte reprise, que le présent bill n'a pas pour fin d'imposer des exercices religieux à la population, que les catholiques ou les protestants qui ne désirent pas observer le dimanche suivant les préceptes de leur religion, seront bien libres de le faire. Ce principe est maintenu, aux termes de mon amendement, car tous, juifs, adventistes, ou autres, peuvent l'invoquer. L'objection soulevée par l'honorable député de Bruce (M. McKenzie) est aussi résolue par cet amendement, puisqu'il empêche les adventistes du septième jour, les juifs, ou n'importe qui de se livrer à aucun travail qui soit de nature à incommoder le chrétien adonné à ses exercices religieux. L'honorable député de Nanaïmo et l'honorable député de Toronto-nord prétendent qu'un patron juif qui emploie des chrétiens dans la proportion de 90 pour 100 de son personnel et les fait travailler le samedi, sera à même de les faire travailler également le dimanche. C'est précisément ce que mon amendement interdit. Nombre d'honorables députés ne se sont pas aperçus que, si mon amendement est adopté, l'état actuel des choses ne sera pas changé.

M. RALPH SMITH : Qu'en savez-vous ?

M. BOURASSA : Le juif désireux d'observer le jour du sabbat devra s'abstenir de travailler lui-même et ne pourra permettre aux autres de travailler.

M. DEMERS : Je conçois très bien que les employés chrétiens d'un patron juif ne pourraient travailler le samedi; mais j'aurais aimé que son amendement dispensât ces employés de travailler le dimanche.

M. BOURASSA : Evidemment, l'honorable député n'a pas lu l'amendement. La disposition qui se trouve actuellement dans le bill déclare qu'il devra s'abstenir de travailler; mais du moment qu'il s'abstient de travailler lui-même, il lui est permis de laisser d'autres travailler pour son compte le samedi. . .

M. DEMERS : C'est ce que vous défendez ?

M. BOURASSA : C'est ce que permet la disposition actuelle; mais aux termes de mon amendement, afin de pouvoir invoquer ce privilège, il lui faut s'abstenir ce jour-là de tout travail, de toute œuvre servile, de tout négoce, et de plus il ne peut permettre à d'autres de faire aucun travail, aucune œuvre servile, aucun négoce ce jour-là.

M. DEMERS : Comment allez-vous pouvoir empêcher votre employé chrétien de travailler le dimanche ?

M. RALPH SMITH : C'est ce que j'allais demander. Si l'honorable député veut me le permettre. . .

M. BOURASSA : Je ne saurais répondre à plus d'un honorable député à la fois. Il y a l'article général n° 2 du présent bill qui interdit à tout chrétien de travailler le dimanche.

M. LEMIEUX : Il est imposé une amende.

M. BOURASSA : Il est imposé une amende à tout chrétien qui travaille le dimanche. On ne permettra de travailler le dimanche qu'à celui qui pour des raisons de conscience, habituellement et invariablement observe un autre jour. L'honorable député va-t-il prétendre que le chrétien au service d'un israélite observe habituellement, invariablement et pour des raisons de conscience, un autre jour que le dimanche ? Non; alors je dis qu'il est empêché par l'article 2, aussi bien que par mon amendement, de travailler le dimanche. L'observation que j'allais faire au moment où je fus interrompu par l'honorable député, c'est que les membres du comité ne se rendent pas compte que l'état actuel des choses ne sera pas dérangé. Dans toutes ces fabriques où 90 pour 100 des employés sont chrétiens,—par exemple, la grande fabrique de cigares de la maison Davis, à Montréal, dont les chefs sont israélites et dont presque tous, sinon tous les employés sont chrétiens,—on travaille le samedi, et non pas le dimanche, et dès lors, on ne pourrait pas invoquer le droit accordé par cet article. Une fois la présente loi adoptée, supposons qu'une maison cherche à fonctionner avec des chrétiens, le samedi, et avec des juifs, le dimanche; en vertu de l'article que l'honorable député de Shefford (M. Parmalee) et le ministre de l'Agriculture (M. Fisher) voudrait faire adopter, il leur serait permis de travailler durant les sept jours; tandis qu'aux termes de mon amendement une telle latitude ne serait pas permise, attendu qu'il défend à la fois de travailler et de laisser d'autres travailler.

Il n'est pas nécessaire que j'en dise davantage. Je veux simplement répondre à une observation du ministre de la Justice. C'est une anomalie, dit celui-ci; vous faites des exceptions. Eh bien, et après ? Dans la loi de milice vous exemptez bien les quakers et autres de même croyance de servir

dans les armées de Sa Majesté, si leur conscience s'y oppose. Pourquoi ne soustrairiez-vous pas les employés juifs à quelques-uns des ennuis auxquels donnera lieu l'application de la présente mesure ?

M. AYLESWORTH : La loi sur la milice n'est pas de la nature d'une loi criminelle.

M. BOURASSA : Sans doute, si l'on se place entièrement au point de vue de l'avocat, l'honorable ministre (M. Aylesworth) a raison. Mais, dans l'examen des questions de cette nature, nous ne devons pas considérer le côté social, économique et politique du problème ; et je dis que dans notre pays nous devons être prêts, relativement à toute législation de cette nature, à faire des exceptions. Pourquoi ? Parce que vous avez, dans ce bill même, fait des exceptions en faveur des compagnies de chemins de fer et de leurs employés ainsi qu'en faveur des compagnies de navigation, aux termes de l'article 3, et vous serez peut-être amenés à en faire de nouvelles, si vous voulez que votre loi soit acceptable au peuple canadien. On voit donc que la seule exception que cette Chambre hésite à reconnaître, c'est celle basée sur des raisons de conscience. Je suis entièrement de l'opinion de certains de mes amis, que beaucoup de juifs ne sont pas consciencieux, et je n'ai pas de sympathie pour eux, je ne suis pas disposé à les protéger.

Ceux-là ne seraient pas protégés par mon amendement, mais ils le seraient par l'article formulé par le sous-comité, lequel s'est trompé de bonne foi. La seule raison qui m'ait engagé à proposer cet amendement, c'est qu'après tout, lorsqu'une question a été éclairée d'un jour nouveau, rien ne nous empêche de modifier le travail d'un sous-comité quelconque, si l'on s'aperçoit que la rédaction de l'article par le sous-comité n'exprime pas bien la fin qu'il se proposait d'atteindre. Devons-nous rechercher l'esprit de la loi, ou nous en tenir à la lettre ? Le sous-comité voulait que les israélites qui, pour des raisons de conscience, observent leur jour du sabbat, fussent exemptés de l'observance du dimanche, mais non que les juifs après au gain, qui cherchent à tirer le plus grand profit possible, à la fois du samedi et du dimanche, fussent exemptés. Or, c'est ce qui arriverait si vous adoptiez cet article, et c'est ce qui m'a engagé à y substituer mon amendement.

J'aurai un mot à dire de la différence entre la proposition du ministre des Finances et la mienne ; mais je ferai mieux d'attendre que le ministre soumette cette proposition. Je me suis contenté de réfuter, en termes suffisamment clairs, je pense, les objections qu'on a faites à mon amendement, particulièrement celles venant de députés désireux d'atteindre la même fin que moi et qui seraient disposés à voter pour l'article tel qu'il est. Je n'ai pas proposé cet amendement pour le plaisir d'entraver le travail du comité. Comme je l'ai expli-

M. BOURASSA.

qué, j'ai formulé cette proposition après m'être consulté avec beaucoup de personnes désireuses de rendre justice à la minorité.

L'honorable député de Nanaïmo (M. Ralph Smith) a cherché à jeter du louche sur les motifs de ma conduite, qui aurait eu pour fin de faire rejeter le bill. Si je voulais me livrer à des personnalités, je pourrais répliquer que l'honorable membre, sous prétexte de venir en aide à l'ouvrier, satisfait quelques-uns de ses préjugés ; mais je m'abstendrai. Je ferai à l'honorable député, pour qui j'ai toujours eu beaucoup d'admiration et d'estime, l'honneur de croire qu'il agit sous la dictée de sa conscience, et j'espère qu'il en pensera de même à mon égard. J'ai présenté cette motion dans un esprit de libéralisme, dans un esprit de conciliation, et je compte que le comité l'acceptera dans les mêmes dispositions.

M. DEMERS : J'aimerais à faire un mot de réponse à l'honorable député de Labelle (M. Bourassa). Nous nous accordons sur la question de principe. Nous différons seulement sur les termes, et je pense que nous arriverons facilement à nous entendre, si nous examinons la question avec calme. En me reportant à l'article 11, qu'à première vue je préfère à cet amendement, soit dit sans vouloir offenser l'honorable député, je vois que les personnes autorisées par cet article à travailler le dimanche sont celles qui n'ont pas travaillé le samedi :

Nonobstant toute disposition à ce contraire contenue en la présente loi, quiconque observe consciencieusement et habituellement le septième jour de la semaine comme jour du sabbat, et s'abstient réellement de travail et d'œuvres serviles ce jour-là, n'est pas sujet à être poursuivi pour avoir fait du travail ou des œuvres serviles le premier jour de la semaine, si ce travail ou ces œuvres ne dérangent pas d'autres personnes dans l'observance du premier jour de la semaine à titre de jour saint, et si l'endroit où se fait ce travail n'est pas ouvert au commerce ce jour-là.

C'est très clair : quiconque, pour des raisons de conscience, n'a pu travailler le samedi pourra travailler le dimanche, qu'il soit patron ou qu'il soit employé.

M. BOURASSA : Que dites-vous du cas du fabricant qui tient magasin en même temps ?

M. DEMERS : J'en viens maintenant à l'amendement de l'honorable député, qui lui semble si clair. Dans sa première partie, cet amendement prescrit que les personnes, israélites ou autres, qui jouissent de ce privilège, doivent avoir fermé leurs magasins. C'est clair. Voici en quels termes il est conçu :

Nonobstant toute disposition, contenue en la présente loi, quiconque, pour des raisons de conscience, observe habituellement et invariablement, comme jour de repos et de culte, toute autre jour de la semaine, et de fait, s'abstient de tout travail, de toute œuvre servile et de tout négoce ce jour-là ; et qui, étant patron, interdit tout travail, toute œuvre servile et

tout négoce ce jour-là dans son établissement, ne pourra être poursuivi pour avoir fait du travail ou s'être adonné à des œuvres serviles, le premier jour de la semaine, ou pour avoir permis tel travail ou telles œuvres serviles ce jour-là ; mais à la condition que ce travail ou ces œuvres serviles ne dérangent pas ou ne gênent pas d'autres personnes dans la sanctification du premier jour de la semaine et que l'établissement ne soit pas ouvert au négoce ce jour-là.

Ainsi, pourvu que l'établissement ait été fermé le jour précédent, le patron, aux termes de l'amendement de l'honorable député, ne pourra être poursuivi, pour avoir tenu ouvert son atelier le dimanche, ou permis à d'autres d'y travailler.

M. BOURASSA : Vous faites erreur.

M. DEMERS : C'est le sens de votre amendement.

M. BOURASSA : Mais non.

M. DEMERS (lisant) :

... ne pourra être poursuivi pour avoir fait du travail ou s'être adonné à des œuvres serviles le premier jour de la semaine, ou pour avoir permis tel travail ou telles œuvres serviles ce jour-là.

M. BOURASSA : L'article 2 le défend.

M. DEMERS : L'honorable député déclare que l'article 2 interdit aux juifs d'employer des chrétiens le dimanche. Eh bien, non. Il déclare, il est vrai, que le patron n'aura le droit d'employer personne, le dimanche. Il énonce le principe général : " Le dimanche il n'est permis à personne, excepté ainsi qu'il est prévu en la présente loi ou dans les lois provinciales ci-devant rendues, d'employer personne pour faire, ce jour-là, quelque ouvrage, affaire ou travail que ce soit. Mais on ajoute les mots restrictifs " excepté ainsi qu'il est prévu en la présente loi." Et l'article 11, modifié par l'honorable député, prescrit que :

Nonobstant toute disposition contenue dans la présente loi quiconque, pour des raisons de conscience observe habituellement et invariablement, comme jour de repos et de culte, tout jour de la semaine autre que le jour du Seigneur, et de fait, s'abstient de tout travail, de toute œuvre servile et de tout négoce ce jour-là ; et qui, étant patron, interdit tout travail, toute œuvre servile et tout négoce ce jour-là, dans son établissement, ne pourra être poursuivi, aux termes du présent acte pour avoir fait du travail, ou s'être adonné à des œuvres serviles, le premier jour de la semaine, ou pour avoir permis tel travail ou telles œuvres serviles ce jour-là.

Aux termes de cet amendement proposé à l'article 11 par l'honorable député, un patron juif peut faire travailler ses employés chrétiens le dimanche. L'article 2 reste donc sans effet. Je ne veux pas que l'atelier d'un Juif soit ouvert, le dimanche, et que nos gens soient obligés de travailler ce jour-là.

M. BOURASSA : Mais si l'employé chrétien travaille le dimanche il s'expose à être cité en justice.

M. DEMERS : S'il ne travaille pas le dimanche, il s'expose à être renvoyé par son patron juif.

M. GERVAIS : On me permettra, je pense, de dire quelques mots en faveur de mes commentants israélites qui sont tous des citoyens pacifiques et dignes de notre considération. De ce que je suis favorable à l'adoption de l'article 11, qu'on n'aille pas croire que j'approuve l'économie de cette mesure. Le fait est que l'article 11 est le seul qui mérite l'approbation ; mais ce mérite n'est pas assez grand pour m'engager à accepter le bill dans son ensemble. Je me réserve donc le droit de voter contre son adoption en temps opportun. En faveur de l'adoption de l'article 11, je me permettrai de signaler à l'attention du comité deux règles de loi, l'une qui est mise en pratique dans l'application du code criminel et l'autre dans l'application du droit civil. Aucun code criminel, pas même celui du Canada, n'établit la solidarité en matière de crime ou de délit. Mais cette solidarité peut exister en matière civile. Je soutiens que, aux termes de la loi criminelle, chacun est responsable de ses actes, et non pas de ceux de ses voisins. Conséquemment, en vertu de l'article 11, le patron israélite n'est pas chargé de prendre soin de la conscience de son employé chrétien, pas plus que celui-ci n'est tenu de voir à ce que son patron israélite observe convenablement le jour du sabbat. Ainsi donc, l'article 11 tel qu'il figure dans le bill devra produire de bons effets au sein de la population. On me permettra d'établir ici que ce projet de loi, par son article 11, n'accorde aucun nouveau droit aux tenants de la religion juive, mais ne fait que confirmer les droits acquis de cette confession dans la province de Québec. C'est là une constatation qui n'a pas encore été faite dans le cours de cette discussion.

Dès l'aurore du dix-neuvième siècle, la question du sort fait à la foi juive fut soulevée au parlement du Bas-Canada. Après une lutte de plusieurs années ; après que M. Hart, le représentant du district de Trois-Rivières, eut été expulsé et réélu plusieurs fois, il fut décidé en 1829 de reconnaître les droits de la population juive comme on reconnut ensuite ceux des adventistes et, plus tard, ceux des autres sectes se réclamant du christianisme.

Oserai-je compter sur l'indulgence de la Chambre pendant que je citerai des autorités à l'appui de ma thèse. Lorsque j'ouvre les statuts refondus de 1860 au chapitre 20, je constate que plusieurs religions ont obtenu le privilège de tenir les registres de l'état civil. L'article 10 du chapitre 20 des statuts refondus du Bas-Canada, de 1860, est ainsi conçu :

Article 16. Les églises ou congrégations protestantes, dont il est question dans la première section du présent acte, embrassent toutes les églises et congrégations en communion avec l'église Unie d'Angleterre et d'Irlande, ou avec l'église d'Écosse, et tous les prêtres et ministres régulièrement ordonnés de l'une ou de l'autre de ces églises ont tous eu et auront tous l'autorité de célébrer valablement les mariages dans le Bas-Canada, et sont et seront sujets à toutes les dispositions du présent acte.

17. Le présent acte s'applique aussi aux différentes communautés et dénominations religieuses du Bas-Canada, mentionnées dans cette section, et aux prêtres et aux ministres d'icelles...

Et ainsi de suite, et, nommément :

Aux juifs, sujet aux dispositions de l'acte de ladite législation, neuf George Quatre, chapitre soixante-quinze.

Ceci est une refonte du chapitre 75 de la loi de 1829 qui fut adoptée le 14 mars, soumise à la sanction du Gouverneur et réservée en attendant "la signification de la volonté de Sa Majesté". Le 1er novembre 1830, le roi en son conseil approuva la loi et la sanction royale fut promulguée par une proclamation de Son Excellence l'administrateur du Gouvernement publiée dans le journal officiel, la "Gazette du Bas-Canada". J'appelle tout particulièrement votre attention sur la rédaction du préambule qui est conforme à la vieille formule usitée en Angleterre. Autant vaut en donner lecture une seconde fois; ce sera une leçon salutaire pour plusieurs de nos collègues :

Vu que sous les lois existantes, les personnes qui sont sujets anglais résidents en cette province, et qui font profession de la religion judaïque, éprouvent des inconvénients graves par l'incapacité où elles se trouvent de ne pouvoir avoir et tenir des régîtres authentiques des naissances, mariages et sépultures qui ont lieu parmi ces personnes et que cette incapacité peut affecter d'une manière grave les intérêts des autres sujets de Sa Majesté en cette province, et en particulier ceux dont les titres à des propriétés réelles (foncières) peuvent dériver de personnes qui font ainsi profession de la religion judaïque; et vu qu'il est expédient qu'il y ait dans chacun des districts de cette province...

C'est-à-dire, l'ancienne province de Québec, qui fut la première à jouir de la liberté anglaise.

... des places de culte public et des cimetières propres et convenables à l'usage de telles personnes, qu'il soit donc statué...

Et ainsi de suite. J'appelle également l'attention sur le titre du bill :

Acte pour étendre certains privilèges y mentionnés aux personnes professant le judaïsme, et pour obvier à certains inconvénients auxquels pourraient être autrement exposés d'autres sujets de Sa Majesté.

Ces lois n'ont jamais été abrogées; ces privilèges conférés aux juifs en 1829 subsistent encore dans la province de Québec. C'est donc à bon droit que je déclare au 20-

M. GÉRAVAIS.

mité qu'en décrétant l'article 11, le Parlement du Canada ne fera que confirmer un droit reconnu à la population juive dès 1829. En effet, si les Juifs ont obtenu, cette année-là, le droit de pratiquer leur culte et si ce droit ne leur a jamais été enlevé dans la province de Québec, celui de déterminer les rites, le temps et le jour du culte a été conféré en même temps, formellement ou implicitement, à la population professant cette croyance. Selon moi, le choix du jour consacré au culte est l'un des caractères essentiels d'une religion.

Puisqu'il en est ainsi, il est manifeste qu'en ce qui concerne la province de Québec et celle d'Ontario également, car le Parlement du Canada-Uni a fait revivre ces lois, le Parlement du Canada, en adoptant l'article 11 du présent bill, ne fait que reconnaître aux juifs répandus dans tout le Canada leur droit fondamental et naturel de pratiquer leur religion à la manière et le jour qu'ils jugent à propos de choisir pour adorer Jéhovah.

Me basant sur ces raisons, j'appuierai l'article tel qu'il est.

M. L'ORATEUR SUPPLÉANT: Le comité est-il prêt à se prononcer? C'est l'article 11 qui est en discussion. M. Bourassa propose que cet article soit supprimé et remplacé par le suivant :

Nonobstant toute disposition, contenue en la présente loi, quiconque, pour des raisons de conscience, observe habituellement et invariablement, comme jour de repos et de culte, tout autre jour de la semaine, et de fait, s'abstient de tout travail, de toute œuvre servile et de tout négoce ce jour-là; et qui, étant patron, interdit tout travail, toute œuvre servile et tout négoce ce jour-là dans son établissement, ne pourra être poursuivi pour avoir fait du travail ou s'être adonné à des œuvres serviles, le premier jour de la semaine, ou pour avoir permis tel travail ou telles œuvres serviles ce jour-là; mais à la condition que ce travail ou ces œuvres serviles ne dérangent pas ou ne gênent pas d'autres personnes dans la sanctification du premier jour de la semaine et que l'établissement ne soit pas ouvert au négoce ce jour-là.

2. Le jour de repos et de culte mentionné dans le présent article signifie la période de temps considérée comme jour de repos et de culte par la secte religieuse à laquelle appartient la personne qui a le droit de jouir des privilèges conférés par le présent article.

M. SPROULE: Je soulève la question de règlement. Si j'ai bien compris, monsieur le président, la motion demande la suppression de l'article pour le remplacer par un autre. Vous avez décidé déjà qu'on ne peut tuer la personne qui a le droit de jouir des privilèges conférés par le présent article.

M. BOURASSA: Mon intention est de proposer la suppression de tous les mots qui suivent le mot "contenu" pour les remplacer par ceux que vous avez lus, monsieur le président.

M. SPROULE : La motion qui vous a été remise n'indique pas que certains mots doivent être supprimés et remplacés par d'autres.

M. BOURASSA : C'est une simple formalité. Je crois que l'honorable député (M. Sproule) a assez de droiture pour le reconnaître. Je n'ai pas communiqué à M. le président les textes de la motion, me bornant à lui indiquer le but que je visais. Pour régulariser la situation, il suffirait de dire que je propose de supprimer tous les mots qui suivent le mot " contenu " pour les remplacer par ceux-ci.

M. SPROULE : Je m'en suis rapporté au texte que vous avez lu, monsieur le président, et j'ai compris qu'on proposait de supprimer l'article 11 pour le remplacer par un autre. D'après la décision que vous avez rendue précédemment, cela équivaldrait au rejet pur et simple de l'article, ce qui serait irrégulier. Je puis avoir tort ou raison. Dans ce dernier cas, la motion serait irrégulière ; autrement, monsieur le président l'aurait mal exposée à la Chambre.

M. EMMERSON : Il me semble qu'on peut supprimer l'article et substituer " l'article suivant pour en tenir lieu ".

M. l'ORATEUR : La motion du député de Dufferin (M. Barr) demande seulement de supprimer l'article sans en substituer un autre. Dans le présent cas, on propose de supprimer l'article et de le remplacer par les mots suivants.

(L'amendement de M. Bourassa est réjeté par 94 voix contre 43.)

M. FIELDING : Le sort de la motion du député de Labelle (M. Bourassa) étant réglé, j'ai l'intention de soumettre à la Chambre une motion dont j'ai donné avis précédemment.

La différence entre nos propositions était assez importante pour provoquer une divergence d'opinions entre le représentant de Labelle et moi. J'ignore si plusieurs autres députés attachent une égale importance à cette différence, mais je sais qu'il y en a un certain nombre qui, bien qu'ils aient repoussé l'amendement du député de Labelle, consentiraient à en accepter un autre quelque peu différent. Entre la proposition de l'honorable député et la motion que je vais vous remettre il y a cette différence : la première crée une dérogation assez générale en faveur de certaines classes, tandis que l'autre exception ne concerne que le travail qui s'exécute à l'intérieur d'un bâtiment fermé. C'est le point qui nous sépare ; par ailleurs, mon amendement est calqué sur celui du représentant de Labelle.

Sans entreprendre une longue dissertation sur ce sujet, je suis tenu de relever certaines inférences qu'on a tirées de cette motion depuis que je l'ai soumise à la députation en

donnant un avis préalable de mon intention de la proposer. L'objet de cette motion est conforme au but principal du projet de loi : décréter qu'il y aura six jours ouvrables et un jour de repos. Si nous pouvons tomber d'accord pour n'avoir qu'un seul et même jour de repos, cela serait certainement plus satisfaisant.

Mais, s'il y a une classe ou un certain nombre de classes de la population canadienne qui, pour l'acquit de leur conscience, ne peuvent pas garder le même jour de repos que la majorité de la population, et si elles désirent observer fidèlement et consciencieusement un autre jour, il me semble que nous devons exercer une grande tolérance à l'égard de ce qui peut se passer le jour que nous désirons garder et qu'elles ne peuvent pas observer. Je crois qu'il y a lieu de faire les plus grandes concessions pour respecter les scrupules de ces classes. Nous mentionnons les juifs par commodité, mais, la motion du député de Labelle et ma motion se ressemblent sous ce rapport. Nous ne signalons aucune classe ni aucune croyance en particulier. Nous déclarons que toute classe de la population qui, pour l'acquit de sa conscience, observe régulièrement et habituellement un jour de la semaine selon les préceptes de sa religion ne devra pas être poursuivie pour avoir fait des œuvres serviles le dimanche, en se conformant à certaines conditions.

En faisant cette exception, nous ne pouvons nous plier à tous les désirs des intéressés. Ils voudraient, j'imagine, avoir la permission de faire le dimanche, ou le jour du Seigneur pour me servir de l'expression du bill, tout ce qu'ils peuvent faire un autre jour. L'unique raison qui nous empêche de leur accorder ce privilège, c'est qu'en accomplissant certains actes, ils froisseraient les sentiments qui prévalent au sein de la population. Ils seraient libres de tenir une conduite blessante et désagréable aux yeux de bien des chrétiens. Par conséquent, j'établis une distinction. Connaissant les obstacles qui se dressent sur notre route et comprenant la difficulté de trouver des mots pour exprimer notre commune pensée, nous nous efforçons, cependant, au moyen de cette motion, d'établir une distinction entre les travaux que les israélites—je les prends comme exemple, mais mes paroles s'appliquent également aux autres croyances—les travaux que les israélites, dis-je, peuvent faire le dimanche lorsqu'ils ont gardé le sabbat, sans nous causer d'ennuis, et les travaux que leur conscience leur permet de faire, mais qui offusqueraient le sentiment des chrétiens de ce pays. Je fais donc une différence entre les ouvrages faits dans un bâtiment fermé et ceux qui s'accomplissent au grand air. Je ne crois pas que celui qui, pour l'acquit de sa conscience, travaille dans une maison, un atelier ou un bâtiment clos, hors de la vue du public, sans aucune manifestation extérieure, sans bruit et sans

rien faire qui puisse déranger la population, doit avoir à craindre la loi ou ses représentants.

D'un autre côté, lorsqu'il a gardé le samedi, si c'est le jour qu'il doit observer, et lorsqu'il désire exécuter le dimanche un travail qui serait un objet de scandale pour la population chrétienne et faire des œuvres serviles en plein air, je ne voudrais pas dire qu'il ait tort au point de vue religieux, mais je déclare que ce travail en plein air offusquerait la multitude des chrétiens de ce pays.

Par conséquent, nous ne pouvons pas aller jusqu'à lui accorder ce privilège. Mais s'il se contente de travailler dans un bâtiment clos après avoir gardé son jour de repos, si c'est le samedi, et s'il veut passer le dimanche tranquillement, sans déranger personne, et si pendant la journée du dimanche il travaille quelques heures chez lui, dans un bâtiment clos, sans attirer l'attention et hors la vue du public, sans nuire à personne, on peut dire à juste titre qu'il n'y a pas lieu de le traiter comme un criminel, parce qu'il ferait certains ouvrages le dimanche dans ces circonstances-là.

On me dira peut-être que ma proposition est illogique sous quelques rapports. Je sais que tous ces sujets nous causent de graves embarras. Il ne faut pas se cacher que ce problème est excessivement difficile à résoudre et que l'on doit tâcher d'être juste, chacun cherchant à venir en aide à son voisin, chacun reconnaissant que ses collègues sont animés du même désir que lui, chacun désirant que le sabbat chrétien continue à être observé comme il est l'est aujourd'hui au Canada, je me plains à le reconnaître. Cependant, tout en étant animés de ce désir, nous devons, il me semble, faire de grandes concessions à ceux qui diffèrent d'avec nous, parce qu'ils obéissent aux dictées de leur conscience.

Je ne crois pas que l'amendement que je propose autorise rien qui puisse être une cause de scandale pour la population chrétienne de ce pays, mais il reconnaît dans une certaine mesure les droits de ceux qui ne pensent pas comme nous. Il y en a qui disent, avec assez de logique, que le Canada étant un pays chrétien, les étrangers qui viennent parmi nous savent qu'ils doivent se plier à nos lois. Ce raisonnement a beaucoup de sens. Mais, lorsqu'on nous demande de faire des concessions pour respecter les scrupules, ou même les préjugés, de ceux qui ne pensent pas comme nous, nous ne devons pas nous arrêter à mi-chemin. Qu'apprenons-nous ce soir ? Une dépêche d'Angleterre publiée dans les journaux du soir annonce que notre gracieux souverain a décidé de faire une concession particulière en faveur des juifs de la Grande-Bretagne. Il est d'usage, paraît-il, que des réceptions aient lieu le vendredi soir. Pendant longtemps, cette règle a empêché les juifs d'y prendre part. Cet inconvénient a été signa-

M. FIELDING.

lé au roi, et avec l'amabilité, la générosité et le tact qui l'ont toujours caractérisée, Sa Majesté a fait une concession aux juifs et il a déclaré que dorénavant les réceptions auraient lieu un autre jour, afin de ne pas en éloigner ceux de ses sujets qui partagent ces doctrines religieuses. Naturellement, ce n'est qu'un détail, mais il indique quel esprit anime les institutions anglaises. Si de pareils sentiments ont cours dans la mère patrie, nous devrions les implanter ici.

Je voudrais faire davantage, si c'était possible, pour aller au-devant des vœux des dissidents, mais je craindrais d'autoriser des choses qu'un grand nombre de chrétiens considèrent comme répréhensibles et scandaleuses. Ainsi, je ne voudrais pas voir des citoyens travailler aux champs le dimanche, mais je crois que les restrictions imposées par l'amendement sont justes et légitimes. Pourtant, je ne voudrais pas un seul instant soupçonner les motifs qui font agir ceux qui pensent autrement que moi, et je demande au comité d'étudier cette proposition modifiée, afin que nous puissions faire des concessions raisonnables au groupe de la population qui ne partage pas nos croyances religieuses.

J'ai l'honneur de proposer que l'article 11 soit supprimé et remplacé par le texte suivant :

Nonobstant toute disposition à ce contraire contenue en la présente loi, quiconque observe consciencieusement, habituellement et invariablement un jour de la semaine autre que le dimanche, comme jour de repos et de culte, et s'abstient réellement de travail, d'œuvres serviles et de commerce ce jour-là et, si c'est un employeur, ne permet qu'on fasse pour lui ce jour-là de travail, d'œuvres et de commerce. n'est pas sujet à être poursuivi sous l'empire de la présente loi pour avoir fait ou avoir permis de faire des œuvres serviles ou du travail le dimanche, si ce travail ou ces œuvres sont faits dans un bâtiment clos et ne dérangent pas d'autres personnes dans l'observation du dimanche à titre de jour saint, et si l'endroit où se fait ce travail n'est pas ouvert au négoce ce jour-là.

M. CARVELL : Je me suis prononcé contre l'amendement du député de Labelle, et je me crois tenu de repousser celui que propose le ministre des Finances. Je prends cette attitude, en premier lieu, parce que je veux être logique. Je ne comprends pas pourquoi on permettrait au juif d'ouvrir sa boutique—j'allais dire son atelier de marchandage—dans la ville de Montréal ou ailleurs au Canada, tandis que l'aventiste du septième jour, que je crois probe et consciencieux et tellement supérieur au juif qu'il ne faut pas le ranger dans la même catégorie, n'est pas libre de travailler dans son champ le dimanche. Il n'est pas logique de permettre à une classe de la population de travailler le dimanche et d'interdire tout travail à une autre classe.

Quant à moi, je suis d'avis que la défense doit s'appliquer aux deux. Au Ca-

nada, il n'y a place que pour un jour de repos par semaine. Des députés ont dit que ce serait commettre une injustice. Je n'entreprendrai pas de discuter cette question, car elle a été traitée si à fond qu'il n'y a plus rien à ajouter. Au Nouveau-Brunswick, nous avons eu la même loi pendant plusieurs années et, dans la province d'Ontario, cette loi a été en vigueur jusqu'à il y a deux ans, et ni les juifs ni les adventistes du septième jour n'ont subi d'injustices graves dans ces provinces. Jusqu'ici on a fait preuve de beaucoup de bon sens à leur égard, et on fera encore preuve de beaucoup de bon sens, pourvu que ces privilèges ne leur soient pas conférés.

On a aussi fait observer que nous ouvrons nos portes à toute la population européenne indistinctement. Bien que je n'aie rien à dire contre les juifs, je crois qu'il y a des immigrants qui valent mieux qu'eux. Si nous refusons d'adopter cette disposition, tous les juifs qui viendront au Canada connaîtront la loi qui est en vigueur ici et, s'ils ne la trouvent pas de leur goût, ils n'auront qu'à émigrer dans une autre partie du globe.

Je suis d'avis que cet amendement devrait être repoussé à cause du principe qui est à sa base. Il ne devrait y avoir qu'une seule et même loi pour toutes les classes de la population. Ceux qui ne l'aimeraient pas n'auraient qu'à rester chez eux. Tant que nous ne leur demanderons pas de profaner le jour du sabbat, ils se tireront d'affaires à l'avenir comme ils s'en sont tirés jusqu'ici.

M. FISHER : Le ministre des Finances a proposé de substituer le texte de sa motion à la motion principale. Je préfère cette dernière et je me prononcerai contre l'amendement. Si, par hasard, la motion principale ayant été rejetée, l'honorable ministre avait alors proposé sa motion, je l'aurais appuyée, ce que je ne puis faire lorsqu'il s'agit de la substituer à la proposition principale.

(L'amendement de M. Fielding est rejeté.)

M. AMES : J'ai un autre amendement à proposer, portant :

Que tous les mots après "nonobstant toute disposition contenue en la présente loi" soient supprimés et remplacés par les suivants : quiconque observe consciencieusement, habituellement et invariablement le septième jour de la semaine comme jour de repos et jour du sabbat, et s'abstient réellement de travail, d'œuvres serviles et de commerce ce jour-là, et, si c'est un employeur, ne permet pas de faire de travail, d'œuvres serviles ni de commerce ce jour-là chez lui, n'est pas sujet à être poursuivi pour avoir fait ou avoir permis de faire du travail ou des œuvres serviles le premier jour de la semaine, si ce travail ou ces œuvres ne dérangent pas d'autres personnes dans l'observance du premier jour de la semaine à titre de jour saint et si l'endroit où se fait ce travail n'est pas ouvert au négoce ce jour-là.

C'est la reproduction exacte de la motion proposée en premier lieu, moins les clauses

conditionnelles et en restreignant le privilège au septième jour seulement.

(L'amendement de M. Ames est repoussé.)

M. ARMAND LAVERGNE : Monsieur le président, je désire proposer un amendement à cet article, attendu que celui qui avait pour objet de protéger les minorités n'a pas été adopté. Je ferai une proposition tendant à faire respecter tous les scrupules de conscience que pourraient avoir les membres des classes ouvrières. Je demande :

Que tous les mots qui suivent le chiffre 11° soient supprimés et remplacés par les suivants : "Il n'est permis à personne d'ordonner à quiconque observe consciencieusement, habituellement et invariablement un autre jour que le dimanche comme jour de repos et de culte, de faire du travail, des œuvres serviles ou du commerce ce jour-là."

Je désire donner un mot d'explication.

Une VOIX : Rejeté.

Plusieurs VOIX : Faites-nous grâce !

M. ARMAND LAVERGNE : L'honorable député qui dit : "Faites-nous grâce" aurait besoin de quelques mots d'explications.

M. COCHRANE : Pas du tout.

M. ARMAND LAVERGNE : L'objet du présent amendement est d'empêcher un employeur d'ordonner à quelqu'un de travailler un jour où celui-ci croit consciencieusement qu'il ne devrait pas travailler. C'est une question de charité et de justice.

(L'amendement de M. Armand Lavergne est rejeté.)

L'article 11 est rejeté par 79 voix contre 57.

Sur l'article 12.

M. AYLESWORTH : Je propose la suppression de cet article.

(Adopté.)

L'article 13 est aussi adopté.

Sur l'article 14 :

Tout employeur qui donne autorité ou instruction de faire quelque chose en contravention à une disposition quelconque de la présente loi est, pour chaque infraction, passible, sur conviction par voie sommaire, d'une amende n'excédant pas cent piastres et d'au moins vingt piastres, en sus de toute autre peine que prescrit la loi pour la même contravention.

M. VERVILLE : Cet article mentionne celui qui "donne autorité ou instruction." Je propose d'ajouter les mots "ou permission." Il y a toujours un moyen d'éluider la loi et un employeur pourrait dire qu'il n'a pas donné autorité ni instruction.

M. AYLESWORTH : Il serait impossible de dire si un employeur a permis de faire une chose. Il pourrait être tout à fait incapable de l'empêcher.

(L'article est adopté.)

Sur l'article 15 :

Toute corporation qui donne autorisation, instruction ou permission à ses employés de faire quelque partie que ce soit de ses opérations en contravention à quelqu'une des dispositions de la présente loi est passible, sur conviction par voie sommaire devant deux juges de paix, d'une amende n'excédant pas deux cent cinquante piastres et d'au moins cinquante piastres pour la première contravention, et d'une amende n'excédant pas cinq cents piastres et d'au moins cent piastres pour chaque contravention subséquente, en outre de toute autre peine que prescrit la loi pour la même contravention.

M. GERVAIS : Quand aura lieu la prescription? Voilà une question importante et je désire connaître l'opinion du ministre de la Justice sur ce sujet.

M. AYLESWORTH : Je suis d'avis que le délai de trois mois s'appliquerait dans le présent cas.

M. GERVAIS : C'est le délai que fixe le code pénal.

M. AYLESWORTH : Oui.

M. GERVAIS : Il est beaucoup trop long. Un délai de quinze jours serait bien suffisant.

M. AYLESWORTH : Il vaudrait mieux en faire le sujet d'un article à part que l'honorable député pourra proposer.

M. GERVAIS : Je le ferai.

M. BOURASSA : Le ministre de la Justice dit que le mot "permission" ne doit pas figurer à l'article 14. Pourquoi se trouve-t-il dans l'article 15? S'il peut s'appliquer à une corporation pourquoi ne l'appliquerait-on pas à un particulier?

M. AYLESWORTH : Je n'ai aucun doute qu'on a modifié le texte parce qu'une corporation pourrait dégager sa responsabilité lors d'une infraction à la loi en prétendant qu'elle n'a pas formellement donné autorité ou instruction, par exemple, en apposant son sceau, et que, par conséquent, elle n'a rien fait en tant que corporation.

Sur l'article 16 :

Rien en la présente loi n'empêchera l'effet de quelque loi que ce soit actuellement en vigueur ou qui le sera à l'avenir dans une province du Canada à l'égard d'un chemin de fer relevant comme tel de l'autorité législative de cette province, ni n'aura d'effet sur les droits de tout chemin de fer sous le régime d'une loi provinciale.

M. AYLESWORTH : Je propose de remplacer l'article 16 du projet par la disposition suivante :

1. Rien en la présente loi n'empêchera le fonctionnement, le dimanche, pour le transport des voyageurs d'un chemin de fer relevant de l'autorité législative d'une province, à moins que le fonctionnement de ce chemin de fer ne soit interdit par l'autorité provinciale.

M. AYLESWORTH.

2. Nonobstant toute disposition à ce contraire contenue en la présente loi, toute compagnie de chemin de fer constituée en corporation par le Parlement du Canada, mais mettant en service une ligne entièrement située dans les limites d'une province relèvera, quant à l'exploitation de cette voie ferrée le dimanche, de la loi de cette province.

Cet article a été rédigé dans le but de soustraire les compagnies de tramways (les seules répondant à la définition d'un chemin de fer contenue dans l'article d'interprétation auxquelles ces dispositions pourraient s'appliquer) à cette prohibition, à moins que la loi provinciale ne la leur ait déjà imposée. J'ai rédigé cet article dans l'intention de ne pas entraver l'exploitation des tramways déjà établis et dont les voitures circulent avec le consentement, au moins tacite, de la législature provinciale.

M. SAM. HUGHES : Pourquoi cette exception? Le seul chemin de fer auquel cette disposition s'applique est le chemin de fer électrique d'Ottawa, le seul qui soit interprovincial.

M. AYLESWORTH : Cet article n'a pas trait aux chemins de fer interprovinciaux. Il s'applique aux tramways des villes dans tout le pays. Le texte dit un tramway dont la voie est entièrement située dans les limites d'une province.

M. SPROULE : Et dans le cas d'un chemin de fer dont la voie n'est pas entièrement située dans les limites d'une province?

M. AYLESWORTH : Il serait soumis aux dispositions de l'alinéa "r" du paragraphe 3.

M. BOURASSA : Que faut-il penser des tramways établis en vertu d'une loi soit de la province soit du parlement fédéral, mais que la loi provinciale ou les règlements municipaux empêchent de circuler le dimanche? Les autorités provinciales ou municipales pourront-elles leur permettre de circuler le dimanche, lorsque cette loi aura été adoptée?

M. AYLESWORTH : Le texte porte : "à moins que le fonctionnement ne soit interdit".

M. BOURASSA : Ainsi, cet article n'enlèvera pas aux provinces la liberté de permettre dorénavant la circulation de ces tramways le dimanche.

M. AYLESWORTH : Ce n'est pas l'objet de cet article.

M. BOURASSA : Les provinces pourront-elles permettre aux tramways de circuler le dimanche, lorsque la loi aura été votée?

M. AYLESWORTH : Je ne le crois pas, si cette permission n'est pas déjà accordée.

M. BOURASSA : Ainsi, dorénavant, les provinces ne pourront pas décréter des lois sur la circulation des tramways le dimanche. Qu'on le comprenne bien!

M. DANIEL : Si j'ai bien saisi le sens de l'amendement du ministre de la Justice, supposons qu'un tramway, ou tout autre chemin de fer, soit à l'heure qu'il est mis en service le dimanche dans une province, même en l'absence d'une loi, fédérale ou provinciale, autorisant ou interdisant cette pratique, le présent amendement permettra d'en maintenir l'exploitation le dimanche, tant qu'une loi provinciale ne la défendra pas.

M. AYLESWORTH : L'objet de cette disposition est de soustraire à l'application de la nouvelle loi tout chemin de fer dont une loi provinciale n'interdit pas la circulation.

M. CONMEE : Cela revient à dire qu'un chemin de fer aura le droit de faire circuler ses voitures à moins d'une prohibition, soit qu'il les mette actuellement en service le dimanche soit qu'il s'en abtienne.

M. AYLESWORTH : Oui, si la circulation n'en est pas interdite.

M. CLARKE : Je crois que l'amendement du ministre de la Justice ne s'applique pas à un cas qu'il se propose de prévoir. La modification qu'il veut faire subir au paragraphe 2 a trait aux compagnies constituées en corporation par le Parlement du Canada pour exploiter une voie ferrée entièrement située dans les limites d'une seule province. Or, je connais un petit nombre de compagnies qui, sans avoir été constituées en corporation par la législature fédérale, ont été déclarées être des entreprises d'utilité générale pour tout le Canada. Ces compagnies, qui ont actuellement le droit de faire leur service le dimanche, seront privées de ce privilège, si la portée de cet amendement n'est pas étendue. Je suggère donc l'insertion des mots "ou régie" après les mots "constituée en corporation".

M. LANCASTER : Les compagnies ne sont-elles pas censés être constituées en corporation par la législature fédérale après que celle-ci a décrété quelles sont des entreprises d'utilité générale pour le Canada ?

M. CLARKE : Je crois qu'elles sont constituées en corporation par la province et qu'on décrète ensuite qu'elles sont des entreprises d'utilité générale pour le Canada.

M. AYLESWORTH : Cette proposition est agréée, mais on devra se servir des mots suivants : par le Parlement du Canada ou soumise à son autorité législative".

M. STOCKTON : Ne vaut-il pas mieux dire "soumise à son autorité législative".

M. AYLESWORTH : Oui, "soumise à son autorité législative".

M. SAM. HUGHES : Je voudrais qu'on m'expliquait pourquoi le Parlement dont relèvent certains chemins de fer, tels que le chemin de fer du parc et de l'île de Montréal et celui de Port-Arthur à Fort-William

qui tiennent leurs pouvoirs de lui, se dépouillerait de son autorité en faveur d'une province, relativement à la circulation des trains le dimanche. Je me demande pourquoi il se désisterait de ses prérogatives pour les conférer aux autorités provinciales. Selon moi, on devrait restreindre la portée de cet article.

M. R. L. BORDEN : Si je comprends bien, l'article se résume à ceci : lorsqu'un tramway est soumis à l'autorité législative d'une province, la présente loi n'interdira pas la circulation de ses voitures ; la province aura ses coudees franches. Cette disposition me paraît éminemment satisfaisante.

M. SAM. HUGHES : Il y a un deuxième paragraphe.

M. AYLESWORTH : Le deuxième paragraphe devait s'appliquer à l'autre cas, dont il y a des exemples frappants, des compagnies constituées en corporation par l'autorité fédérale ou des entreprises déclarées être pour l'utilité générale du Canada et qui, par conséquent, relèvent du Parlement. Quant à ces compagnies et à ces voies ferrées, nous proposons également de les soustraire aux dispositions de ce projet de loi.

M. SAM. HUGHES : Je crois que le Parlement a raison de le faire, mais il ne devrait pas soumettre ces compagnies et voies ferrées aux autorités provinciales et s'exposer à ce que des intrigants importunent la législature d'une province pour en obtenir un foule de Blue Laws.

M. CLARKE : Je n'avais pas saisi tout d'abord la portée de l'amendement mais, si je comprends bien, ces chemins de fer seront régis par la loi de l'Ontario.

M. AYLESWORTH : Quant à leurs opérations le dimanche.

M. CLARKE : Sous le régime de la loi générale de l'Ontario, la circulation des convois de chemins de fer est interdite le dimanche. Cette défense ne s'appliquerait-elle pas aux chemins de fer que nous soumettons aux prescriptions des lois de la province ? Ceux-ci ne pourraient plus faire leur service, bien qu'ils jouissent actuellement de ce privilège.

M. AYLESWORTH : Je ne saurais dire quelles sont les prescriptions de la loi de l'Ontario relativement à une compagnie en particulier. Je sais qu'il y a dans différentes villes de la province des tramways dont chacun est soumis aux dispositions spéciales de sa charte ou de la loi l'autorisant. Celles-ci renferment plusieurs dispositions dissemblables. Je me rappelle des conditions toutes spéciales auxquelles sont soumis les tramways de Sarnia et d'autres tramways en différentes parties de la province. Je sais que des arrangements spéciaux ont été conclus avec chaque compa-

gnie qui a obtenu le privilège d'occuper les rues d'une municipalité et que plusieurs de ces arrangements ont été confirmés par des lois de la législature de l'Ontario. Le présent article, dans l'intention du Gouvernement, ne s'appliquera pas à ces compagnies; il décrète simplement qu'il ne changera rien à l'état de choses existant. Les prohibitions actuelles seront maintenues et cette loi ne retranchera pas les privilèges dont jouissent les compagnies.

M. CONMEE : Je crois qu'une disposition de la loi de l'Ontario interdit l'exploitation des chemins de fer le dimanche.

M. AYLESWORTH : Nous ne pouvons pas l'abroger.

M. CONMEE : Il y a quelques exceptions et la présente loi ne les fera pas disparaître. Mais les tribunaux ont décidé que la province n'avait pas le pouvoir d'adopter cette loi et, conséquemment, ces chemins de fer font leur service. La compagnie des tramways de Toronto peut servir d'exemple.

M. CLARKE : S'il ne s'agit que des chemins de fer constitués en corporation par une province, je crois qu'il n'y a aucun doute que le présent amendement les protège. En effet, la loi générale de l'Ontario sur l'observance du dimanche, qui déclare que la circulation des chemins de fer ce jour-là est interdite, fait des exceptions. Elle exempte d'abord les compagnies qui, avant l'adoption de la loi, fonctionnaient régulièrement le dimanche et, ensuite, celles qui, sous le régime d'un acte spécial, avaient à cette époque l'autorisation de faire circuler leurs voitures ce jour-là. Ce sont les seules compagnies exemptées par la loi de l'Ontario, excepté la compagnie des tramways de Toronto qui est l'objet d'une disposition spéciale. Toutes ces compagnies sont exemptées aux termes de la loi provinciale sur l'observation du dimanche; mais, si le présent article s'applique à tous les chemins de fer relevant du Parlement, il me semble que ces exemptions accordées par la loi provinciale seront abolies et que la prohibition générale subsistera, résultat que personne ne désire.

J'ai rédigé un article qui obviara à cet inconvénient, selon moi :

Rien en la présente loi n'empêche l'exploitation le dimanche, pour le transport des voyageurs, par une compagnie constituée en corporation par le Parlement du Canada ou soumise à son autorité législative, de ses voies ferrées, lorsque cette exploitation n'est pas autrement interdite.

(L'article, ainsi modifié, est adopté.)

Sur l'article 17 :

Rien en la présente loi ne sera censé abroger ni atteindre en aucune manière les dispositions de quelque loi que ce soit concernant le dimanche, en vigueur dans une province du Canada à la date de la présente loi; et lorsqu'une personne enfreint quelque une des dispositions de la présente loi, et que cette infraction

M. AYLESWORTH.

est aussi en contravention à une autre loi, le délinquant peut être poursuivi soit sous le régime des dispositions de la présente loi, soit sous celui des dispositions de toute autre loi applicable à la contravention imputée.

M. PICHE : Je n'ai rien à dire contre le but visé dans cet article, mais je ferai observer au comité que, dans la province de Québec, il n'y a pas de loi sur l'observance du dimanche. Les prescriptions relatives à ce sujet sont répandues dans plusieurs statuts. Vu cet état de choses, je propose de rayer tout ce qui suit le mot "manière" et de le remplacer par les mots suivants :

Les dispositions de toute loi se rapportant de quelque façon à l'observance du dimanche.

(La motion est adoptée.)

M. GERVAIS propose :

Nulle action ou poursuite pour infraction à la présente loi ne sera intentée après l'expiration de quinze jours à compter de la date de la commission de la contravention imputée.

M. AYLESWORTH : L'honorable député (M. Gervais) devrait avoir l'obligance de nous expliquer pourquoi le délai serait abrégé autant que cela. La loi générale décrète qu'un délai de trois mois est raisonnable, et je ne vois pas de raison d'y déroger relativement aux poursuites qui seront intentées contre ceux qui auront enfreint la présente loi.

M. GERVAIS : Il y a une raison spéciale de décréter une courte prescription au sujet du présent bill. Il est vrai que le code pénal fixe un délai de trois mois pour intenter des poursuites. Cependant, cette loi restreint tellement la liberté des citoyens qu'il y a lieu, ce semble, d'établir une courte prescription. Vu que quelques-uns de ceux qui m'entourent suggèrent de fixer un délai de trente jours, je consens à écouter leur proposition.

Sir WILFRID LAURIER : Disons trente jours.

(Avec cette modification l'amendement est adopté.)

M. AYLESWORTH propose l'ajournement de la suite du débat.

M. BENNETT : Quelle décision a-t-on prise au sujet de l'article suggéré relativement au chargement et au déchargement du grain ?

M. AYLESWORTH : Je me proposais de le mettre en délibération en même temps que les autres articles du projet de loi qui ne sont pas encore adoptés.

M. R. L. BORDEN : Je ne saisis pas le sens de l'article 17, modifié. A quelles lois a-t-il trait ?

M. AYLESWORTH : Le texte a été modifié à la demande du député de la division Sainte-Marie de Montréal (M. Piché), qui a fait observer que, dans la province de Québec, il n'y a pas de loi qui réponde à la dé-

finition du projet de loi au sujet d'une loi concernant le dimanche, mais qu'il y a dans plusieurs lois des dispositions relatives à l'observance du dimanche. La nouvelle rédaction, a-t-il expliqué, a pour objet d'empêcher que le présent bill annule ces dispositions.

M. ALCORN : Quelle sera la portée de cet article quant aux lois qu'une province pourra adopter à l'avenir ?

M. AYLESWORTH : Si une province adopte des dispositions législatives concernant l'observance du dimanche, le présent projet de loi ne s'appliquera pas à ces dispositions.

M. ALCORN : L'article s'applique à quelle loi que ce soit, de sorte qu'il a trait à toute loi qui serait adoptée à l'avenir. Par conséquent, on pourra plus tard décréter une loi qui annulerait toutes les dispositions du présent bill.

1re LECTURE

D'un projet de loi (n° 216), déposé par M. A. Johnston, tendant à constituer en corporation la compagnie des forces motrices de la Grande rivière.

TRAVAUX DE LA PROCHAINE SEANCE.

Sir WILFRID LAURIER propose que la séance soit levée.

M. R. L. BORDEN : De quoi nous occupons-nous demain ?

Sir WILFRID LAURIER : Comme mon honorable ami le sait, le rapport du comité d'enquête sur l'expédition du steamer "Arctic" viendra en discussion, demain. Ensuite, nous mettrons les bills à l'étude, mais je ne crois pas que nous ayons le temps de délibérer le projet de loi sur l'observance du dimanche. Nous espérons pouvoir discuter les subsides en commençant par le budget des Travaux publics.

M. R. L. BORDEN : Dans l'intervalle, on pourrait peut-être réimprimer le bill relatif à l'observance du dimanche ?

Sir WILFRID LAURIER : Je ne le pense pas. Plusieurs articles ont été réservés et il faudra les étudier.

(La motion est adoptée.)

La Chambre lève sa séance à minuit et quart, jeudi matin.

CHAMBRE DES COMMUNES.

Jeudi, le 28 juin 1906.

M. L'ORATEUR ouvre la séance à onze heures.

EXPEDITION DU STEAMER "ARCTIC."

M. A. K. MACLEAN (Lunenburg) propose :

Que le second et dernier rapport du comité spécial chargé de faire une enquête complète sur toutes les circonstances se rattachant à l'achat et à la disposition des approvisionnements du steamer de l'Etat l' "Arctic", soit adopté.

M. A. A. STOCKTON (ville et comté de Saint-Jean) : Monsieur l'Orateur, avant l'adoption de cette motion, je tiens à formuler quelques observations sur l'œuvre du comité relativement à cette enquête. Le 18 mai, le chef du Gouvernement (sir Wilfrid Laurier) proposa la motion que voici :

Considérant que des membres de la Chambre ont, de leur siège, porté des accusations circonstanciées d'après lesquelles des approvisionnements achetés par le département de la Marine et des Pêcheries pour le steamer de l'Etat l' "Arctic" n'ont pas été mis en totalité à bord dudit steamer, mais ont été en partie détournés pour d'autres usages par des gens restés inconnus et à leur profit ;

Considérant que des accusations semblables ont aussi été proférées disant que des prix excessifs ont été frauduleusement payés pour lesdits approvisionnements et que des bénéfices pécuniaires ont été de ce chef retirés par des fonctionnaires dudit département.

Il sera nommé un comité spécial chargé de faire une enquête complète sur toutes les circonstances se rattachant à l'achat desdits approvisionnements, à leur emploi et aux différentes questions ci-dessus mentionnées, avec pouvoir d'envoyer quérir personnes, papiers et documents et d'interroger des témoins sous serment ou sur affirmation—et ledit comité fera rapport de toutes les dépositions faites devant lui et de toutes autres procédures de l'enquête.

On se le rappelle, monsieur l'Orateur, les députés de la gauche voulaient donner à l'enquête un champ plus vaste que celui indiqué dans la résolution du premier ministre ; mais celui-ci avec l'appui de ses partisans, refusa de se rendre à cette demande et par conséquent, force nous fut bien, conformément à la règle parlementaire, de nous contenter de l'enquête restreinte au cadre étroit de cette résolution. Voici les questions soumises à l'enquête du comité :

Premièrement. Toutes les circonstances se rattachant à l'achat des fournitures destinées à cette expédition.

Deuxièmement. L'usage fait de ces fournitures.

Troisièmement. Sur la question de savoir si ces fournitures ont été installées à bord du steamer "Arctic" ou si on les a, en partie, détournées pour d'autres usages, au bénéfice de personnes encore inconnues.

Quatrièmement. Sur la question de savoir si, oui ou non, on a payé, pour ces fournitures, des prix excessifs et si les fonctionnaires du ministère de la Marine et des Pêcheries en ont retiré des avantages pécuniaires.

Monsieur l'Orateur, je tiens maintenant à appeler votre attention, et celle de la Chambre, sur les faits se rattachant aux fournitures destinées au steamer "Arctic." Il ne s'agissait nullement d'une expédition envoyée à la découverte du pôle nord, bien que les listes d'articles demandés par le capitaine Bernier pour l'approvisionnement et l'équipement du steamer "Arctic," soient sur une échelle semblant indiquer que, pour son propre compte, au moins, il espérait bien découvrir le pôle nord, si la chose était possible. Il s'agissait tout simplement de l'équipement d'un steamer destiné à croiser dans la baie d'Hudson, pour une période de trois ans; mais le steamer, bien qu'il fût approvisionné pour un voyage de trois ans, revint au bout d'une année, et personne n'a réussi à nous expliquer d'une manière satisfaisante pourquoi le Gouvernement a modifié sa décision, en rappelant l'expédition, après qu'elle eut atteint la baie Château. D'après la preuve établie, au cours de l'enquête, le steamer se rendit à Fullerton, y passa l'hiver, puis revint à la baie Château et c'est là qu'on reçut des instructions venant de quelque source que je ne saurais préciser, instructions portant que l'expédition devait retourner à Québec. On a affirmé, je le sais, qu'une partie de la machinerie fonctionnait mal, et que le navire fut forcé de revenir à Québec afin de subir les réparations voulues. Si c'est là, la véritable explication du fait, alors il faut en conclure qu'on aurait négligé de prendre les précautions voulues, au début, en préparant l'équipement du steamer, pour un voyage de trois ans. S'il se fût réellement agi d'un voyage de trois ans, pourquoi le vaisseau, revenu à Québec, pour y subir les réparations voulues, n'est-il pas retourné à la baie d'Hudson, une fois les réparations effectuées? On nous dit maintenant qu'en envoyant cette expédition, le Gouvernement canadien avait pour objectif d'affirmer son droit de souveraineté sur le parcours de la baie d'Hudson et de ses bords.

Il y a quelques semaines, le ministre de la Marine et des Pêcheries a fait appel au patriotisme des députés et leur a demandé s'ils refuseraient d'approuver la dépense de deniers publics consacrés à une pareille œuvre. Personne ne s'oppose à la dépense des deniers publics dans ce but, pourvu qu'on ne se livre pas au gaspillage et à la prodigalité. Il est absolument nécessaire, à mon avis, d'affirmer notre droit de souveraineté sur ce pays; et c'est là une chose que tout le monde ici désire, sans doute; mais cela n'autorise nullement le gaspillage et la prodigalité dont on a fait preuve, relativement à l'équipement du steamer "Arctic".

M. STOCKTON.

sieur l'Orateur, je vais m'efforcer de dire aussi brièvement que possible les raisons sur lesquelles je m'appuie pour repousser le rapport présenté par la majorité du comité. Pour mon propre compte, je m'étais figuré que cette enquête allait être sérieuse et qu'elle n'aurait pas pour but de pallier les fautes commises. J'ai compris qu'il s'agissait de faire la lumière sur les faits se rattachant à cette affaire et d'en rendre compte à la Chambre et au pays. Est-ce là le résultat découlant de l'enquête faite par ce comité? Non, tel n'a pas été le résultat, et je vais le prouver. Le Gouvernement a consacré environ \$118,000 à l'approvisionnement de ce steamer, pour une croisière de trois ans, et le navire étant revenu au bout de l'année, on s'est demandé ce qu'il restait de ces provisions. On voulut savoir la quantité consommée au cours du voyage de douze mois, et l'usage qu'en ont fait ceux qui étaient chargés de la direction du steamer. Voilà, certes, une enquête légitime, et il était légitime de s'enquérir aussi du prix payé pour ces provisions. Il eût été impossible au comité de se prononcer sur la légitimité de ces prix, à moins d'obtenir la preuve voulue au sujet de la qualité des marchandises fournies, et cela par le dépôt d'échantillons de ces marchandises. Le député de Hastings (M. Northrup) propose donc, au sein du comité, une résolution demandant qu'on nous apportât les échantillons en question, afin qu'ils fussent soumis à l'examen d'un expert. Tout esprit sensé aurait estimé cette question pertinente à l'enquête. Eh bien! monsieur l'Orateur, chose étrange! la majorité des membres de ce comité repoussèrent cette résolution. Et pourquoi l'a-t-on réfutée? A mon avis, le seul mobile qui a poussé la majorité à prendre pareille attitude, c'est qu'elle voulait empêcher un flot de lumières de se déverser sur ces affaires. Il importait aussi de savoir la quantité précise de provisions rapportées par le steamer à Québec et à Sorel, afin de pouvoir nous renseigner sur la quantité consommée au cours de ce voyage de douze mois. Le député de Simcoe (M. Bennett) saisit le comité d'une proposition invitant le Gouvernement à charger deux experts de se rendre à Sorel, avec mission d'examiner les marchandises, de faire l'inventaire et d'adresser un rapport au comité, sur le résultat de leur enquête. Certes, c'était là une démarche utile et nécessaire même; mais cette résolution fut repoussée par la voix prépondérante du président du comité, et il nous fut impossible d'obtenir ce renseignement, puis d'en faire rapport à la Chambre. Je me demande pourquoi on a rejeté cette résolution; c'est là, peut-être, une question sur laquelle le député de Lunenburg (M. Maclean) serait en mesure de nous éclairer. Et puis, autre chose singulière, lorsque le comité est saisi d'une motion portant qu'il conviendrait de demander l'opinion de la Chambre sur la

question de savoir s'il y a lieu d'obtenir ce renseignement, la majorité de ce comité nous refusa le droit d'interjeter appel à la Chambre.

Ici encore, je me demande pourquoi on nous a refusé ce privilège. N'est-il pas singulier qu'en présence de toutes ces circonstances, certains députés osent affirmer qu'il n'y a absolument rien d'inavouable dans ces transactions, que tout y est parfaitement régulier et que les prix payés sont absolument légitimes ? S'il en est ainsi, pourquoi refuser de faire la lumière sur cette transaction ? Mais ce n'est pas tout. Avant-hier, il a surgi une question au sujet du prix du pémican, article bien connu dans le commerce. Le Gouvernement a payé le pemican \$1.25 la livre et avant-hier, un expert est venu, en présence du comité, rendre témoignage au sujet de la valeur de cet article. Nous avons dit : L'audition de ce témoin ne durera guère plus de dix ou quinze minutes, nous voulons l'entendre". Et cependant, monsieur l'Orateur, le comité, par la voix prépondérante de son président, refusa d'entendre ce témoin. Pourquoi cela ? Sans doute, le président du comité nous répétera aujourd'hui l'observation qu'il a formulée, dans cette circonstance : "Il a été entendu, l'autre jour, qu'il faut clore cette enquête et nous ne saurions vous permettre d'entendre ce témoin". Le député de Lunenburg (M. Maclean) pensait, sans doute, qu'il usait de son droit strict comme un avocat au tribunal ; mais tous les membres du barreau ici le savent, l'avocat a beau dire que l'affaire est close, s'il déclare avant que l'affaire soit renvoyée aux jurés, qu'il est venu au jour certains faits nouveaux et importants, nul magistrat au pays, ne saurait refuser d'entendre cette preuve.

Un juge qui refuserait d'entendre pareille preuve, donnerait lieu au public de mettre en suspicion son impartialité ; cependant, bien que cet important témoin, attaché à un grand établissement industriel se trouvât en présence du président du comité, et qu'il fût en mesure de parler avec autorité au sujet de pareille industrie, on refusa de l'entendre, et pourquoi ?

Je ne saurais dire pourquoi le président et les quatre autres membres du comité, censés représenter les intérêts du Gouvernement, ont repoussé une proposition aussi simple et aussi légitime ; ils pourront répondre à cette question, quand ils prendront la parole. Nous avons, toutefois, obtenu un aveu important dont le député de Hastings-est (M. Northrup) nous donnera sans doute lecture : c'est que le Gouvernement a payé plus de trois prix pour cet article, et c'est là peut-être ce qui explique pourquoi on n'a pas voulu entendre ce témoin. Je ne saurais dire ce qui en est. Mais on a avoué qu'à l'égard d'un ou deux articles de commerce bien connus, le Gouvernement a été victime d'une fraude grave. Donnons comme exemple l'article du

tabac. Une maison de Québec fournit quelques centaines de livres de tabac connu sous le nom de "T. et B." dans le commerce ; elle exige 80 centins la livre et, en outre, 39 centins la livre pour le droit d'accise, soit \$1.34 la livre. Ainsi, cette maison a exigé du Gouvernement deux prix pour ce tabac ; outre le profit ordinaire qu'elle a réalisé sur cette vente. Un témoin qui s'est occupé de ce commerce en 1904, vient déclarer qu'il a acheté, à cette époque, la même qualité de tabac et qu'il l'a payé 67 centins la livre, c'est-à-dire la moitié du prix payé par le Gouvernement, sans compter que dans ce prix se trouve compris le profit commercial. Si on nous eut permis de faire entendre les témoins que nous avons cités, nous aurions réussi à prouver qu'on a payé un prix excessif, non seulement pour le tabac et pour un ou deux autres articles, mais même pour un grand nombre, sinon la plupart des articles fournis au steamer "Arctic" ; et voilà pourquoi je ne saurais souscrire au rapport présenté par le député de Lunenburg (M. Maclean), président du comité. Je le répète, on a entravé et paralysé tous les efforts que nous avons tentés pour faire la lumière sur la question. D'abord, le premier ministre lui-même a apporté la première restriction, en renvoyant la question à un comité spécial ; cependant, aux termes de la résolution, nous avions droit d'obtenir une enquête suffisante et approfondie sur toutes les questions énumérées dans le corps de cette résolution. A mon avis, monsieur l'Orateur, nous n'avons pas obtenu cette enquête impartiale et approfondie. Il convient de faire ici une déclaration en plein Parlement, afin que mes paroles, franchissant cette enceinte législative, aient le retentissement voulu dans tout le pays : c'est que, lorsque nous espérons obtenir une enquête sincère et complète, ainsi que les renseignements voulus sur les prix versés pour ces fournitures, ainsi que sur les quantités délivrées, la majorité du comité, invariablement appuyée par la voix prépondérante du président, s'est refusée à la réalisation de nos vœux. Voilà pourquoi je refuse de souscrire à la résolution du député de Lunenburg, tendant à confirmer le rapport du comité.

M. WILLIAM ROCHE (Halifax) : Je n'ai pas voulu interrompre l'honorable député qui vient de nous adresser la parole ; seulement, j'aurais désiré lui poser une question, au cours de ses observations. Voici cette question : quand on a entendu les témoins relativement aux avaries éprouvées par les machines, de quelle partie des machines s'agissait-il ?

M. STOCKTON : Il s'agissait d'une pièce de fonte, dans le treuil.

M. L. MACPHERSON (ville de Vancouver) : Monsieur l'Orateur, je n'ai pu réprimer un sourire, en prêtant l'oreille aux ob-

servations que vient de formuler le député de Saint-Jean (M. Stockton), qui a fait preuve d'une imagination que lui envierait Rider Haggard. Il sera prouvé, avant la fin de ce débat, que l'honorable député n'a guère étudié la preuve établie au cours de l'enquête. Sur la motion du premier ministre, la Chambre a ordonné l'institution d'une enquête relativement à l'achat des provisions destinées au steamer "Arctic". Cette motion a été le résultat des accusations portées par quelques députés de la gauche affirmant que les marchandises achetées pour ce steamer n'y ont jamais été installées; que vu les dimensions de ce navire, il eût été impossible d'y déposer une pareille masse de provisions; qu'on a payé des pots-de-vin aux fonctionnaires du ministère de la Marine et des Pêcheries et à d'autres personnes inconnues. A la première séance tenue par le comité, le député de Hastings-est (M. Northrup) présenta une motion tendant à appeler une douzaine de personnes à rendre témoignage, chose nécessaire, à son avis, pour que le comité s'éclairât sur la véritable situation; et je dois le faire observer, bien que les membres de l'opposition aient cherché, au moyen d'insinuations et d'allusions détournées, à convaincre le public qu'il s'est glissé des irrégularités dans l'équipement du steamer "Arctic", les membres du comité, représentant la minorité dans cette Chambre, pendant les deux semaines écoulées après la création du comité, n'ont guère fait preuve de zèle, en cherchant à constater la véritable situation; aussi bien forcée a été aux députés ministériels de questionner les témoins cités par l'opposition, afin d'en obtenir des révélations relatives à ces faits. Le député de Saint-Jean (M. Stockton) affirme que l'expédition de l'"Arctic" n'avait pas pour objectif la découverte du pôle nord. Personne, que je sache, n'a jamais professé pareille opinion; mais c'est un fait bien connu—et j'en ai la preuve ici, dans un extrait du "Hansard" du 29 juillet 1904—que le steamer "Arctic" devait faire une croisière de trois ans dans la baie d'Hudson et autres eaux septentrionales du Canada, embrassant le cercle arctique dans sa croisière, l'expédition devant prendre possession de toutes les terres situées dans cette région septentrionale. Quand bien même l'objectif n'eût pas été la découverte du pôle nord, il n'en est pas moins vrai que ce steamer devait demeurer au moins trois ans éloigné de toute base d'approvisionnement, dans un pays où le froid est tout aussi rigoureux, paraît-il, que dans la région du pôle nord. On mit à bord du steamer "Arctic" les provisions nécessaires pour l'entretien de quarante hommes, pendant trois ans, soit 1,200 jours. Il est bien connu que ce steamer n'a pas séjourné dans cette région durant toute cette période de temps, et le député de Saint-Jean (M. Stockton) observe qu'il en ignore la raison. Si mon honorable collègue eût assisté aux séances du comité, il aurait appris

M. MACPHERSON.

de la bouche même de certains témoins ce qui a motivé le retour de l'expédition. La raison de ce retour, c'est que, après que l'expédition eût séjourné dans ce pays pendant quelques mois, le treuil dont on se sert pour mouiller et lever l'ancre ne fonctionnait plus et cela va sans dire, il était impossible de séjournier plus longtemps dans les eaux du nord sans faire réparer cette machine de façon à permettre les manœuvres de l'ancre. Voilà la véritable raison de ce retour, ainsi que le déclare, sous la foi du serment, le colonel Gourdeau, sous-ministre de la Marine et des Pêcheries.

M. FOSTER: L'honorable député pourrait-il nous dire la nature de l'avarie éprouvée par le treuil, d'après la preuve?

M. MACPHERSON: Le dégât était tellement grave que, de l'avis des ingénieurs à bord de l'"Arctic" et de ceux du "Neptune" qu'ils rencontrèrent à la baie Château, l'"Arctic" se trouvait dans l'impossibilité de demeurer plus longtemps, sans danger, dans les eaux du nord.

M. FOSTER: Cette avarie est-elle le résultat de quelque accident ou de quelque manquement qui se serait produit au cours des manœuvres du steamer?

M. R. L. BORDEN: Il faudrait aussi savoir la nature de l'avarie éprouvée?

M. MACPHERSON: Il s'agit d'une cassure dans la fonte. L'honorable député sait ce qu'il faut entendre par treuil. Il peut se produire une cassure, ou bien il peut exister dans la machine une soufflure de fonte qu'on ne découvrirait qu'après avoir utilisé cette machine, pendant quelque temps. En fait, des experts ont affirmé, sous la foi du serment, qu'il s'agit d'un accident, pouvant se produire à bord de tout navire et ils ajoutent qu'en pareilles circonstances, il était impossible au steamer de naviguer, avec sécurité, dans ces régions du nord, de sorte que de toute nécessité, il fallait revenir au port, pour faire subir à la machine les réparations voulues.

M. R. L. BORDEN: Est-ce qu'à bord de ce navire équipé pour un voyage de trois ans, il se trouvait des doubles de ces parties de mécanismes?

M. MACPHERSON: L'honorable député (M. R. L. Borden), ne semble guère renseigné au sujet d'un navire qui part pour une croisière de trois ans. Est-il sérieux, en posant pareille question?

M. R. L. BORDEN: Je suis parfaitement sérieux.

M. MACPHERSON: Alors, si vous êtes sérieux, vous ne déployez guère de connaissances en matière de navigation.

M. R. L. BORDEN: Je n'ai jamais affirmé pareille prétention.

M. MACPHERSON : A la bonne heure, laissons passer la question ; car il ne faut guère être renseigné, en matière de navigation, pour demander si, à bord d'un steamer qui part pour une croisière de trois ans, on garde un double de chacune des machines.

M. R. L. BORDEN : Je n'ai pas demandé si à bord de ce steamer, il se trouvait un double de chaque machine, mais bien un double de ce mécanisme en particulier.

M. MACPHERSON : Ce mécanisme se trouve dans le treuil dont il fait partie intégrante ; or, qui pourrait supposer que ce mécanisme se briserait, pendant qu'il fonctionnait ? L'honorable député doit le savoir, si c'est là une erreur, c'est erreur facile à commettre dans l'équipement d'un navire quelconque, et en pareilles circonstances, il était impossible d'y remédier.

M. R. L. BORDEN : Puisque l'honorable député a soulevé la question de connaissance des choses maritimes, je dois déclarer qu'à titre d'avocat, j'ai exercé, devant les tribunaux, dans un grand nombre d'affaires se rattachant à des abordages, collisions ou sinistres maritimes, et j'ai invariablement constaté qu'à bord des navires ordinaires naviguant sur l'Atlantique, on garde des doubles des parties les plus importantes des machines. C'est à cela que se bornent mes connaissances, en pareille matière.

M. MACPHERSON : Que l'honorable député veuille bien me permettre de poursuivre mes observations, et il pourra me donner la réplique, à son gré. Voici ce que j'affirme d'après les dépositions faites, sous la foi du serment, devant ce comité, non pas par des députés ou par des membres du barreau, mais par des experts accoutumés à manier ces mécanismes : c'est que pareille erreur peut toujours se produire et il serait impossible de la prévoir. Le député de Saint-Jean (M. Stockton) a cherché à persuader à cette Chambre que l'enquête faite par le comité en question a manqué d'impartialité.

M. STOCKTON : J'ai affirmé que, dans plusieurs circonstances, on n'a pas voulu autoriser certains témoins à se faire entendre sur certains faits intéressants à un haut degré cette enquête. L'honorable député nie-t-il la chose ?

M. MACPHERSON : Mon honorable collègue est fort ingénieux ; c'est un esprit fertile en ressources, et cependant, sans doute, il est loyal. Tenant en haute estime l'honorable député, je ne voudrais pas blesser ses justes susceptibilités, seulement, il faut bien l'avouer, il ne s'est guère occupé de l'enquête en question, ses affaires l'appelant ailleurs. Je lui ferai observer que tous les témoins proposés par le député de Hastings-est (M. Northrup) et par le député de Simcoe-est (M. Bennett), antérieurement à la clôture de l'enquête, ont été cités

devant le comité. Ces messieurs eux-mêmes, se sont largement servis du privilège d'appeler, devant le comité, tous les témoins qu'il leur a été possible de trouver et finalement, ils sont venus déclarer qu'ils consentaient à la clôture de l'enquête et à la présentation du rapport à la Chambre. Voilà ce qui s'est passé et jusqu'à ce moment, personne n'a songé à éloigner un seul témoin. L'honorable député ne pourrait-il pas faire preuve de loyauté ? Disons de suite pourquoi les députés de la gauche manquent de loyauté à cet égard : ils se sont chargés d'une entreprise au-delà de leurs forces ; ils ont formulé des allégations à l'appui desquelles il leur a été impossible d'apporter le témoignage d'un seul homme respectable au Canada. Voilà précisément ce qui est arrivé et pour prouver leurs allégations, ils se sont mis en quête de témoins, mais leurs efforts en ce sens, n'ont guère abouti.

Il y a deux ou trois membres de l'opposition qui ont suivi cette enquête avec beaucoup plus de zèle que ne l'ont fait les députés de la gauche nommés membres de ce comité,—sauf, toutefois le député de Hastings-nord (M. Northrup) et le député de Simcoe-est (M. Bennett).

M. J. D. REID : Ajoutez : et les députés ministériels.

M. STOCKTON : J'ai assisté aux séances avec plus de régularité que le président du comité, et lorsque ce dernier a été appelé par ses affaires en Nouvelle-Ecosse, je suis allé passer quelques jours au Nouveau-Brunswick.

M. MACPHERSON : J'en conviens, le président n'est que le porte-parole du comité ; or, il a fait un rapport, parce que nous l'avons autorisé à le faire. Il est vrai, il n'a guère manifesté sa pensée ici au sujet de l'enquête ; mais le député de Saint-Jean (M. Stockton), n'est guère autorisé à porter pareilles accusations ; car il n'a pas assez étudié toutes ces volumineuses dépositions de témoins ; s'il l'eût fait, il userait de plus de circonspection dans les allégations qu'il s'est permises, en cherchant à prouver sa thèse. Je tiens à dire à la Chambre ce qui s'est passé à l'égard de la citation des témoins. Le député d'Hastings-est (M. Northrup) qui était chargé de l'enquête et dont personne ne révoquera en doute les aptitudes à cet égard, après avoir questionné tous les témoins, après avoir poussé ses recherches dans toutes les directions, a été impuissant à prouver les affirmations formulées ici, relativement au steamer "Arctic". Le député de Hastings-est (M. Northrup) a poussé une pointe du côté de Montréal, en quête de témoins à l'appui des accusations portées par l'opposition, ils n'ont réussi que dans une seule circonstance à établir une preuve défavorable à un de nos témoins. Il s'agissait d'un mémoire de \$7.50 pour frais d'hôtellerie, et il en a coûté

au comité \$13.50 pour prouver l'exactitude de ce mémoire. Voilà le genre d'enquête.

M. NORTHROP : Pardon, si je vous interromps ; mais n'est-il pas vrai que le mémoire dont nous avons révoqué en doute l'exactitude était absolument inexact et que le fonctionnaire en question, était absent de Montréal, le jour même pour lequel ces frais figurent au mémoire ?

M. MACPHERSON : L'honorable député (M. Northrup) a raison sans doute, et il le sait ; en outre, il a tort et il le sait également ; le mémoire en question figurait dans les documents étalés sous ses yeux et nous lui avons prouvé que l'autre mémoire était le seul authentique et il n'a pas voulu le croire.

M. NORTHROP : Personne n'a apporté l'ombre même d'une preuve devant ce comité, à l'appui de la légitimité du mémoire en date du 5 octobre. En justice envers le fonctionnaire en question, disons qu'il n'est pas porté d'accusations de fraude contre lui, mais il est prouvé à l'évidence qu'il n'était pas à Montréal, le jour même pour lequel ces frais figurent au mémoire. Voilà ce que nous avons prouvé et il a affirmé avoir été dans cette ville, le 27 novembre.

M. MACPHERSON : Ce que vous avancez ne vient-il pas à l'appui de mon affirmation ? Se trouvant dans l'impuissance de prouver leurs accusations, ces messieurs se sont mis à éplucher des mémoires de quatre à cinq dollars, dont nous avons réussi à prouver l'exactitude ; du reste, il aurait été facile de se convaincre de la chose, n'eût été leur aveuglement volontaire. Ainsi, ces accusations touchant à des dépenses de centaines de mille dollars, ont abouti, en dernière analyse, entre les mains du député de Simcoe-est (M. Bennett) et entre les mains du député de Hastings-est (M. Northrup) à de petits comptes de quelques dollars. On avait crié sur les toits et publié, à son de trompe, que le vol le plus gigantesque dont fasse mention l'histoire du pays avait été commis, avec la connivence du ministère de la Marine et des Pêcheries, dans cette expédition de l' "Arctic". On aurait beau parcourir toutes ces dépositions des témoins, du commencement à la fin, on n'y trouverait pas l'ombre d'une preuve tendante à contredire le rapport présenté par le député de Lunenburg (M. A. K. Maclean) président du comité.

Il n'y a pas eu la moindre tentative de pallier les actes du ministère. Pour mon propre compte, à titre de député et de membre de ce comité, j'ai participé à cette œuvre de l'enquête, animé du plus sincère désir de passer au crible toutes les accusations de fraude qui seraient portées. Je tiens à ajouter que le comité ne s'est pas cantonné dans le texte de cette résolution. Les membres libéraux du comité ont soigneusement examiné toutes les propositions formulées par

M. MACPHERSON.

les députés de la gauche qui auraient pu nous porter à ajouter foi à l'existence de quelque irrégularité. Au demeurant, force était bien aux députés ministériels, membres de ce comité, de prendre pareille attitude, puisque virtuellement, les membres de l'opposition ne prenaient guère part au débat. Les jours se succédaient et ces messieurs n'avaient rien à proposer. Le député de Simcoe-est (M. Bennett), s'amusait à regarder par la fenêtre, se plaignant que la chaleur était accablante. Evidemment, les membres du comité étaient en proie à l'ennui. A titre de suppléant du président du comité, de temps à autre, j'ai eu le devoir de demander au comité de se mettre à l'œuvre et de tâcher au moins de prouver quelque chose, et le député de Hastings-est de s'écrier : Demain, nous vous dirons s'il nous est possible d'apporter quelque nouvelle preuve. Ces messieurs nous renvoyaient toujours au lendemain, sans pouvoir rien apporter. Après la clôture de l'enquête, le député de Hastings-est présenta un témoin qui, affirmait-il, serait en mesure de prouver la mauvaise qualité du pemmican. Il est possible que ce témoin soit un chimiste de réputation, mais d'après mes renseignements, sa spécialité est la fumaison de la viande de bœuf, du jambon et du lard, dans une certaine fabrique de Toronto. Il ne serait pas en mesure de faire une analyse chimique ou d'exprimer un avis d'expert, sur la qualité de certains articles qu'il n'aurait pas fabriqués. L'audition des témoins fut clos et ces messieurs savaient que nous tenions fortement à présenter ce rapport à la Chambre, vu que la session était à la veille d'expirer et que si nous faisons une nouvelle audition des témoins, il serait impossible de présenter le rapport, en temps utile. L'honorable député présenta donc ce témoin et proposa en comité d'entendre sa déposition, sachant bien que nous repousserions cette motion. Evidemment, l'honorable député ne visait qu'à se faire de la popularité et à se concilier la faveur publique. C'était là tout ce qui lui restait à faire, car il n'a pas prouvé une seule des allégations qu'il a formulées.

Venons-en à leur principal témoin, leur étoile, leur grande attraction ; de fait, c'est toute une constellation. A coup sûr, c'est le témoin le plus remarquable qu'il m'ait jamais été donné d'entendre ; car, il était prêt à affirmer, sous serment, tout ce qu'on voulait. Il s'agit de M. Duchesnay, le munitionnaire du navire. Ce brave homme portait rancune à quelqu'un et on le sait, en pareilles circonstances, cette pensée est de nature à rendre la mémoire infidèle. Ce témoin, rendu dans la capitale, passa une nuit, renfermé dans le cabinet de l'honorable député. Il n'affirme pas avoir dormi avec l'honorable député bien qu'on lui ait posé la question. Quoi qu'il en soit, venu directement de Québec, il fut accaparé, dès son arrivée ici, par les honorables députés et il

était parfaitement entendu que c'était leur principal témoin. Dans la salle des séances, il répondit à l'appel comme une truite qui happe l'hameçon. Sa déposition terminée, il faisait pitié à voir, tant il était abattu. Il affirma positivement, sous la foi du serment, avoir vu déposer à bord du bateau, au cap Fullerton des ballots de fourrures. Il jura aussi positivement, sous la direction du député de Hastings-est, qu'à la baie Château, il avait vu sortir de l' "Arctic" nombre de ballots de fourrures.

Puis, en réponse au député de Lambton-ouest (M. Pardee) il affirme positivement sous la foi du serment, qu'il lui est impossible de dire qu'on ait enlevé un seul ballot de fourrures. Il a affirmé positivement, sous la foi du serment que les Esquimaux ont entouré le steamer, du moment qu'on eût mouillé l'ancre; puis il affirme tout aussi positivement que les Esquimaux ne firent leur apparition qu'au retour d'une expédition partie du steamer quatre ou cinq semaines auparavant. Il affirme positivement, sous la foi du serment, qu'environ 90 aborigènes demeuraient à proximité du navire, dans leurs huttes, puis aussitôt après, il affirme positivement qu'il ne peut pas affirmer qu'il y en eût plus de vingt.

M. NORTHROP: L'honorable député voudrait-il bien m'indiquer la page du dossier à cet égard? Ce témoignage n'existe pas.

M. MACPHERSON: L'honorable député sait parfaitement ce qui s'est passé; il ne l'ignore pas, lorsque j'ai posé au témoin la question: Dites-vous la vérité en ce moment ou l'avez-vous dite, ce matin? Il répondit qu'il ne saurait dire. Sans doute, il était passablement énervé. Il jura plus tard qu'en venant ici, il était poussé par une soif de vengeance que rien ne pourrait satisfaire que le sang du major Moody. Ce n'est pas au capitaine Bernier qu'il en voulait, car il jura que le capitaine Bernier était un honnête homme à son départ et qu'il était un tout aussi honnête homme, à son retour.

Voilà le principal témoin de l'opposition leur étoile de première grandeur. Peut-être s'agit-il d'une constellation des Gémeaux, la seconde étoile étant un témoin venu de Montréal. On le sait, généralement, il existe une préparation rtiisée fort généralement dans le nord, où il est impossible de se procurer de viande fraîche, lorsque les hommes des équipages veulent entreprendre de longues courses au cours desquelles ils ont besoin d'aliments condensés. Cette préparation est le bovril et les députés antiministériels se sont attachés à cette question du bovril, dans l'espoir de découvrir quelque fraude épouvantable. Or, M. Mitchell, le gérant de la compagnie au Canada, est venu affirmer, sous la foi du serment, que les marchandises étaient de bonne qualité, que les prix étaient légitimes et, que toutes les marchandises ont été délivrées, à bord de

l'"Arctic". Je tiens à ajouter ici que la compagnie Bovril, à responsabilité limitée, l'emporte sur tous ses concurrents en Amérique. Si toutefois, elle ne l'emporte pas sur ses concurrents du monde entier, à titre de fabricants d'extrait liquide de viande de bœuf. Cette compagnie a une réputation bien établie et je tiens à lui rendre ce témoignage, à titre de maison de commerce canadienne, faisant surtout son exploitation dans ce pays, et à déclarer que la préparation en question a subi l'épreuve voulue, qu'elle ne le cède en rien à la préparation de Leibig, bref, qu'elle est sortie de l'épreuve aussi victorieusement que tout autre produit d'extrait de bœuf, figurant actuellement sur le marché. Le comité a fait venir de Montréal un individu qui fabrique je crois, une préparation connue sous le nom de Fels Bovine ou autre préparation semblable, et je ne crains pas de l'affirmer, qu'on visite n'importe quelle pharmacie ou épicerie du pays, et on trouvera sur les tablettes à peine une bouteille de cette préparation à côté de cinquante bouteilles de bovril. Voici comment l'honorable député a obtenu un essai de ce bovril. Il présente au comité un individu qui ouvre, en notre présence, une boîte en fer blanc de bovril, en extrait une petite quantité de liquide, l'applique sur sa langue et finit par déclarer qu'il pourrait fabriquer lui-même un article supérieur.

Voilà, monsieur l'Orateur, ce que les membres de la gauche appellent un expert. Après pareille mise en scène, j'étais bien convaincu qu'ils avaient épuisé leurs ressources, et je ne me trompais pas. Mais ils faisaient bien triste figure, à leur retour à la Chambre des communes, avec le produit d'une pareille pêche, et voilà pourquoi ils ont saisi le comité de cette résolution, après la clôture de l'enquête.

Quelques députés ont déclaré, en plein Parlement, sur leur propre responsabilité, qu'il eût été impossible d'installer à bord du steamer "Arctic" toutes les marchandises dont on a effectué l'achat et le paiement. Si je ne me trompe, c'est ce qu'a déclaré le député de Grenville (M. J. D. Reid). Cet honorable député est un de ceux qui ont fait preuve de plus d'assiduité aux séances du comité; sans doute, il était convaincu qu'enfin on avait découvert un véritable scandale, et il tenait à en tirer le meilleur parti possible. Quoi qu'il en soit, il a travaillé ferme et n'a pas épargné ses peines. Il m'arrivait souvent d'échanger quelques paroles avec lui. C'est un fort brave garçon, qui ne recule pas devant le travail. Quant au député de Beauharnois (M. Bergeron), il lui arrivait souvent de se reposer sur ses armes, tandis que le député de Grenville n'a jamais désarmé un seul instant au cours de cette enquête. Il a été prouvé par le major Moodie, le commandant de l'expédition, par le capitaine Bernier, maître pilote, et par M. Adams, l'expert de l'Etat, que le steamer "Arctic" aurait pu

transporter une quantité de tonnes de marchandises bien supérieures à celles qu'on a installées à son bord. Du moment que M. Adams eût affirmé, sous la foi du serment, que l' "Arctic" pourrait facilement transporter ces marchandises, ces messieurs ont cessé toute tentative de prouver l'insuffisance des dimensions du navire.

Ensuite on appela le capitaine Bernier, et je tiens ici à lui rendre un témoignage spécial. Il a fait acte de présence au comité, dès le début de l'enquête, et je dois l'avouer, à mon avis, jamais plus honnête homme que le capitaine Bernier n'a navigué sur les mers. C'est un enthousiaste, un homme qui aurait infailliblement réussi à mener cette expédition à bonne fin, si la chose eût été possible. Il a dressé la liste des provisions nécessaires pour l'expédition, et quand on lui demande sur quelles données il s'est appuyé pour dresser cette liste de provisions, il répond, comme le ferait tout homme ayant à cœur de conclure un marché loyal et légitime, qu'il a, au préalable, soigneusement examiné la liste des provisions installées à bord des autres navires partant pour de semblables expéditions. Il nous a cité la liste des provisions fournies au navire "Helen and Mary", de San-Francisco, ainsi qu'au "Discovery", outre deux ou trois autres navires, dont les noms figurent au dossier ici ; or, en établissant la comparaison entre les fournitures installées à bord de ces navires et celles mises à bord du steamer "Arctic", nous avons constaté que ce dernier steamer soutient favorablement la comparaison à cet égard, quelques-uns de ces navires ayant un peu plus et d'autres, un peu moins de provisions.

Afin de s'assurer qu'il ne se glisserait aucune irrégularité, le capitaine Bernier, bien qu'il n'y fût pas obligé, se tint tantôt sur le quai, tantôt sur le pont du steamer, et il affirme, sous la foi du serment, en s'appuyant sur un de ses livres de notes qu'il a déposé sur le bureau, qu'il a lui-même fait déposer dans la cale du navire presque tous les colis de marchandises qu'on y a apportés. Le témoignage du capitaine chargé de la direction de ce navire, à travers ces mers du Nord, et qui répondait de la sécurité du personnel sous ses ordres, constitue, à mes yeux, la plus forte et la plus irrécusable des preuves qu'il soit possible d'établir, quand bien même elle ne serait corroborée par nul autre témoin.

Monsieur l'Orateur, quand un homme est appelé au banc des témoins, il est toujours facile de dire s'il parle avec franchise et sincérité, surtout lorsque ce témoin est un enthousiaste comme le capitaine Bernier. Celui qui affirmerait que le capitaine Bernier n'a pas vu déposer dans la cale du navire toutes ces marchandises jusqu'à la dernière livre, infligerait un démenti au capitaine et ferait une assertion contraire à la vérité des faits. J'en suis convaincu, il n'est pas ici un seul député, loyal et non prévenu qui,

M. MACPHERSON.

après avoir entendu le témoignage du capitaine Bernier, ne serait persuadé que ce dernier a dit la vérité, en affirmant qu'il a vu déposer à bord du navire toutes ces marchandises jusqu'à la dernière livre.

M. STOCKTON : Je l'ai entendu rendre son témoignage.

M. MACPHERSON : Si vous avez entendu ce témoignage, vous n'y avez guère prêté d'attention ; car, le capitaine Bernier affirme avoir lui-même déposé dans les compartiments du navire toutes les marchandises en question destinées à l'approvisionnement du personnel—virtuellement.

M. BENNETT : " Virtuellement."

M. MACPHERSON : Il ne sert de rien de rejeter le moucheron pour avaler le chameau, en pareille matière. Tout le monde ne saurait, à l'instar du député de Simcoe (M. Bennett) souscrire à la proposition formulée par le député de Hastings-nord (M. Northrup), c'est bien à tort qu'il prétend que le capitaine Bernier a dissimulé la vérité, car il est prouvé catégoriquement qu'on a déposé ces marchandises à bord de l' "Arctic".

On a aussi donné à entendre—je ne saurais dire de quelle source la chose vient—que, par suite d'une alliance illicite entre le ministère de la Marine et ceux qui ont fourni ces marchandises, on leur permettrait de prélever des profits illégitimes. Il faut avoir peu de souci de sa dignité personnelle pour formuler pareille affirmation. L'honorable député qui a affirmé la chose, en plein Parlement, au moyen d'insinuations, sinon d'une façon directe, a largement puisé dans son imagination. C'est une absurde invention. Mais on est allé encore plus loin. On a affirmé qu'une chaloupe à vapeur accostait quelquefois le steamer et qu'on en descendait des marchandises dans la chaloupe qui les emportait. Arrêtons-nous, un instant, pour montrer toute l'absurdité de cette assertion. J'ai moi-même été témoin de l'équipement de nombre de navires et je tiens à le déclarer, les marchandises fournies au steamer "Arctic" ne seraient d'aucune utilité pour des gens ne voyageant pas sur ce navire. Prétendre que des gens du dehors s'approprieraient, pour les vendre, des articles comme le pemmican, les sacs de nuit et autres fournitures du steamer, c'est là une affirmation à laquelle il suffit d'accorder un moment de réflexion, pour en comprendre toute l'absurdité.

M. SPROULE : Que dites-vous de l'eau-de-vie et des cigares ?

M. MACPHERSON : La question posée par le député de Grey-est (M. Sproule) me remet en mémoire un de mes amis, député de la gauche qui partit, un jour, en pique-nique, sur un petit bateau dont il est propriétaire, en compagnie de quelques invités.

En arrivant, les invités trouvèrent le propriétaire installé sur l'avant du bateau, entouré de six caisses d'eau-de-vie et de deux pains. Mais, s'écrie un des amis, qu'allez-vous faire de tout ce pain ?

Une VOIX : C'est du réchauffé.

M. MACPHERSON : Mon honorable ami prétend que l'histoire est bien connue. Je l'avoue, le dernier trait, relativement aux pains, n'a pas le mérite de la nouveauté. Quant à l'eau-de-vie et aux cigares, dont vient de parler le député de Grey-est, j'y reviendrai dans un instant. Les honorables députés espèrent sans doute en imposer aux cultivateurs des provinces de l'est, en lançant pareilles insinuations à l'égard de cette dépense d'eau-de-vie et de cigares. Qu'ils veuillent bien m'en croire, aux yeux des populations de ce pays demeurant sur le parcours du littoral, le fait d'avoir mis à bord du steamer "Arctic" cette eau-de-vie, ces cigares et autres articles de ce genre, pour le confort de l'équipage, ne saurait être imputé à crime au Gouvernement. Mon honorable collègue (M. Bennett) me fait observer que nos populations rurales ne se rangeront pas à cet avis. Il se trompe.

M. BENNETT : Les honnêtes gens n'approuveront pas la chose.

M. MACPHERSON : Il est regrettable que mon honorable collègue établisse pareille distinction entre les cultivateurs et les honnêtes gens. Voilà une observation qui ne saurait guère lui attirer les sympathies des électeurs de Simcoe-est.

M. BENNETT : Les cultivateurs ne s'occupent pas de votre bavarillage.

M. MACPHERSON : Je compte l'honorable député au nombre de mes amis et il ne s'agit que d'un simple badinage.

M. BENNETT : Soit.

M. MACPHERSON : Je le répète donc, sur le littoral du pays, sur le parcours du fleuve Saint-Laurent, de Montréal jusqu'au golfe, ainsi que sur la côte des provinces de l'Est et de l'Ouest, ceux qui sont témoins de l'équipement des navires s'accorderont à dire que les quantités de boissons alcooliques et de cigares achetés pour l'approvisionnement du steamer "Arctic" ne sont pas supérieures ou sont même inférieures aux quantités de fournitures de ce genre mises à bord des steamers équipés par de simples particuliers, en pareilles circonstances.

A quoi sert-il aux députés de la gauche de faire preuve de pareil manque de sincérité, à cet égard ? Je l'affirme sans crainte, il n'est pas un seul député anti-ministériel, sauf ceux qui ont subi le traitement au chlorure d'or—traitement que je n'ai pas suivi moi-même—qui aurait hésité à mettre pareille quantité de boissons alcooliques à bord de ce navire. Le député de Grey-est l'aurait fait. A titre de membre de la fa-

culté, il n'aurait pas hésité à prendre à bord une certaine quantité de boissons alcooliques, pour des raisons d'ordre hygiénique ; puis, en âme généreuse qu'il est, il n'aurait pas refusé au personnel du tabac et des cigares. Il n'aurait pas voulu emmener ces gens dans les mers du nord, sans leur offrir à l'occasion, un verre d'eau-de-vie ou un cigare.

M. SPROULE : Mon honorable collègue me pose une question. Prétend-il qu'aux yeux des habitants du littoral qui s'occupent de l'équipement des navires, les fournitures mises à bord de ce steamer paraîtraient fort modestes, et cela à cause des habitudes d'intempérance en vogue parmi ces populations ; tandis que les habitants des autres provinces envisageraient la chose d'un tout autre œil ?

Veut-il donner à entendre que leurs habitudes sont tellement mauvaises que la quantité de liqueurs alcooliques placées à bord de ce steamer leur paraîtrait fort modérée ?

M. MACPHERSON : Mon honorable collègue refuse de répondre à ma question et il m'en pose une autre. Je l'ai prié de me dire si, à son avis, cette quantité d'eau-de-vie et de cigares lui semble exagérée et il ne veut pas se prononcer.

M. SPROULE : Si l'honorable député tient à ce que je lui donne mon avis, à titre de médecin, je lui dirai qu'à mes yeux, cette quantité de boissons alcooliques me semble fort exagérée.

M. MACPHERSON : J'accepte volontiers l'opinion émise par mon honorable collègue, à titre de médecin, mais j'ajoute que j'hésiterais à confier à ses soins un personnel de quarante hommes envoyés dans les mers du nord. S'il réussissait à se dépouiller du préjugé, qui en ce moment, offusque son jugement et qu'il voulut se placer dans la situation qu'occupait le docteur Floody, j'en suis convaincu, il ferait mettre à bord de ce steamer autant de spiritueux pour reconforter l'équipage que celui-ci en a fait acheter dans ce but. S'il refusait, je dirais qu'il n'est pas l'homme appelé à occuper ce poste important à bord d'un navire destiné à pareille expédition. Voyons ce qui en est. Comptant vingt-deux années de service public, au cours desquelles il a soutenu l'honneur du nom canadien dans la partie septentrionale du Canada ; après avoir accompli, d'Edmonton à Dawson, un des plus pénibles voyages qu'ait jamais entrepris être humain, et enduré des fatigues qu'il a été donné à peu d'hommes d'éprouver, le major Moody, autorisé qu'il était par l'expérience acquise au cours d'une carrière d'un mérite exceptionnel, à se prononcer en pareille matière, est venu rendre témoignage devant le comité sur la question de savoir si, oui ou non, le steamer "Arctic" a été bien approvisionné.

Or, cet homme occupant une charge élevée dans ce pays, charge qu'il tient du gouvernement conservateur, cet homme dont la réputation n'a jamais été effleurée même par le souffle d'un soupçon, que vient-il déclarer devant le comité, sous la foi du serment, au cours d'une déposition que personne n'a contredite ? Si on n'avait pas approvisionné le steamer "Arctic" comme on l'a fait, a-t-il déclaré, les personnes responsables de son équipement se seraient rendues coupables d'une négligence criminelle. Ainsi voilà ce que déclare le major Moody, un homme que tout Canadien est fier de saluer comme compatriote, un homme parfaitement autorisé par son expérience à se prononcer sur la nécessité des provisions en question mises à bord de ce steamer. Et cependant, en présence de ce témoignage si autorisé, certains membres de la gauche, qui n'ont pas assisté aux délibérations du comité, ne craignent pas de prendre la parole ici et de déclarer que ces quantités de fournitures étaient exagérées. Auquel de ces deux témoignages nos concitoyens, et les cultivateurs entre autres, ajouteront-ils foi ? Pour mon propre compte, je n'hésite pas à le dire, je me confierais au major Moody, de préférence au député de Grey-est (M. Sproule) après ce qu'il vient de nous déclarer au sujet de l'équipement d'un navire destiné à pareille expédition. J'ai sous les yeux le texte de l'amendement proposé par le député de Hastings-est (M. Northrup), appuyé par le député de Simcoe-est (M. Bennett), or, je l'avoue, si leur pire ennemi eût voulu les livrer entre nos mains, il n'aurait pu mieux y réussir qu'en leur inspirant cet amendement.

Je laisse aux orateurs qui me suivront la tâche de mettre à nu le vide de cet amendement et de montrer, par le même, que, sauf relativement à deux faits que nous avons mis en lumière nous-mêmes, ces messieurs sont dans l'impuissance de prouver aujourd'hui les accusations qu'ils ont formulées ici. L'un des faits en question se rattache au prix élevé payé pour le tabac. Il s'agit d'une somme de \$300 payée de trop. Quand il s'agit d'un achat de \$150,000 valant de fournitures, il n'y a rien de bien extraordinaire à constater qu'il s'est glissé une erreur de \$339, représentant ce qu'on a payé de trop pour le tabac et une autre erreur de \$45.30 pour frais de transport, erreur d'un commis aux écritures, et tout cela après un soigneux examen des comptes fait par le député de Hastings-est (M. Northrup), avocat fort habile et fort retors, ainsi que par le député de Simcoe (M. Bennett) qui est un des hommes les plus-habiles de la Chambre, quand il s'agit de scruter une affaire jusque dans ses moindres détails. Il ne s'est présenté que deux faits prêtant à la critique. J'ai moi-même découvert l'irrégularité de ce mémoire de \$45.30 pour frais de transport et on le sait, d'autres députés ont découvert

M. MACPHERSON.

le prix payé en trop pour le tabac. Voilà les seules irrégularités découvertes au cours de l'enquête.

Le paiement de \$45.30 pour frais de transports est le résultat d'une erreur du commis aux écritures, et à titre d'homme d'affaires, il m'est facile de comprendre comment cette erreur s'est produite. Il avait été expédié au bureau de Québec une lettre de voiture afférente à un montant de \$18,000 de marchandises. Il figurait une somme de \$45.30 dans cette lettre de voiture, à titre de frais de transports. Le commis au bureau de Québec fit un trait de crayon sur cet item de \$45.30 et l'additionna, pour établir le coût total. C'est la pratique en vogue dans toutes les maisons commerciales du Canada, ainsi que dans toutes les transactions commerciales de l'Ouest, et moi-même j'ai toujours suivi cette pratique. Quand M. Mitchell reçut son chèque, il vit qu'il y avait \$45.37 en trop, et il écrivit immédiatement au ministère pour lui signaler le fait. Sou-teneur de livres porta cet item au compte des frais de transports et plus tard, l'item figura, sans doute, au compte des profits et pertes. Je ne cherche nullement à innocenter le ministère ; car, à mon avis, les fonctionnaires auraient dû répondre immédiatement à cette lettre et se faire rembourser le montant en question ; or, ils ne l'ont pas fait et de là vient l'erreur en question. On a fait payer un droit d'accise de 39 centins, la livre, pour le tabac et je n'hésite pas à le déclarer, c'est là une irrégularité. Si j'avais à traiter avec cet individu à l'avenir, je ferais examiner attentivement ses mémoires ; bien que sans doute, personne n'ait cherché à imputer des motifs inavouables, abstraction faite du prix payé en trop.

Je me suis étendu au delà des bornes que je m'étais tracées, au début ; qu'il me suffise d'ajouter que les faits se rattachant à l'équipement du steamer "Arctic" constituent une des meilleures preuves possibles de l'excellence de l'administration. Il n'a été commis qu'une seule erreur. Le retour du steamer "Arctic" a été motivé par d'excellentes raisons et s'il ne fut pas revenu au port, il aurait subi des avaries.

Les officiers ont agi avec sagesse et dans la crainte de quelque fortune de mer, ils ramenèrent le navire au port. Sauf l'irrégularité commise dans l'achat du tabac, il n'a pas été versé même cinq centins illégalement dans toute cette affaire. Le Gouvernement a acheté des marchandises de qualité supérieure, et s'il ne l'eût pas fait, il eût commis un acte criminel. Les membres de l'opposition ont obtenu de la bouche même de leurs témoins, la preuve de l'inanité de toutes leurs accusations.

M. J. H. BERGERON (Beauharnois) : Je n'ai nullement été surpris d'entendre le député de Vancouver (M. Macpherson) se déclarer parfaitement satisfait du résultat

de l'enquête ; et d'ailleurs il eût tout trouvé parfait dans cette enquête, quelle que soit la forme qu'elle eût revêtue. Je n'ai pas l'intention de formuler un plaidoyer en règle contre le Gouvernement et je ne prétends nullement demander sa déchéance, à cause de l'attitude qu'il a prise à cet égard ; car, telle n'est point la question dont la Chambre est saisie et ce n'est pas à ce point de vue que le corps électoral se placera. Faisons brièvement l'historique de l'expédition du steamer "Arctic" : La raison alléguée pour l'équipement de ce navire, c'est qu'il était censé partir pour un voyage à la découverte du pôle nord. Pour les fournitures de l'expédition, on le sait, il n'y a pas eu d'adjudication, sur soumissions cachetées ; et c'était une chose de notoriété publique à cette époque, qu'on surchargeait le steamer de quantités exagérées de marchandises, et cela au mépris de la loi qui veut que les marchés de fournitures au compte de l'Etat soient faits avec concurrence et publicité. Il est parfaitement connu que, dans les rues de Montréal et de Québec, certains individus accostaient le ministre ou certains fonctionnaires du ministère et leur vendaient des marchandises pour le steamer "Arctic". Les choses allèrent si loin que le premier ministre enfin s' alarma et chargea un des plus fidèles fonctionnaires d'Ottawa, le colonel White, de se rendre à Québec et d'y faire une enquête approfondie, impartiale et même secrète, si je puis ainsi dire. Après avoir reçu le rapport de l'auditeur général, et après l'avoir étudié, comme ils en avaient le devoir, les députés constatèrent que le relevé des achats de marchandises effectués pour l'"Arctic" couvrait six pages entières, (de la page 194 à la page 199 inclusivement) et s'élevant à la somme de \$265,469.12. C'est là le chiffre définitif de la dépense effectuée pour l'expédition, et l'analyse de ce relevé montre qu'il a été consacré \$125,000 à l'achat de provisions et de vêtements. Il n'est pas étonnant que les membres de l'opposition qui ont mission ici de critiquer les actes du Gouvernement se soient demandés avec surprise comment le Gouvernement canadien a pu tolérer qu'on dépensât une si énorme somme des deniers publics, au mépris de la loi qui veut que ces marchés de fournitures, au compte de l'Etat, se fassent avec concurrence et publicité. Le premier ministre—et je lui tiens compte de la chose dans cette mesure-là même— donna à entendre ici même, qu'il serait institué une enquête sur les accusations en question. Mais, lorsque le comité d'enquête fut créé, on comprit qu'il ne s'agissait que d'une enquête étroite incomplète et resserrée dans des bornes étroites, bref, une enquête ne répondant nullement aux vœux du peuple canadien. Tout semblerait indiquer que le premier ministre a consulté quelques-uns de ses amis, afin de savoir jusqu'où il pourrait pousser l'enquête, sans danger. Ce genre

d'enquête a été combattu par le chef de l'opposition et les députés de la gauche qui ont demandé dans l'intérêt même du pays, qu'on donnât un plus vaste champ à l'enquête, de façon à mettre tous les faits en pleine lumière. Notre proposition étant rejetée, force nous fut bien d'accepter l'enquête, puisque le Gouvernement appuyé par ses majorités refusait de nous accorder davantage.

L'enquête eût donc lieu et je doute fort que le peuple canadien voie les résultats d'un œil aussi favorable que le député de Vancouver. Nous étions absolument à la merci des députés ministériels qui ont entendu huit ou dix témoins avant qu'il ne nous fut permis d'en faire entendre un seul. Ces témoins, ce sont les propres employés du Gouvernement ; parmi eux figurent ceux qui ont été au service du steamer "Arctic", bref, ces témoins sont actuellement au service du Gouvernement, ou bien en attendent des faveurs, plus tard, sous une forme ou sous une autre. On nous dit que ce sont d'honnêtes gens et je le crois. Le capitaine Bernier, j'en suis convaincu, est un honnête homme et je crois la même chose des témoins qui ont fait leurs dépositions, sous la foi du serment ; seulement, dans leurs réponses, ils se sont bornés à révéler les faits qu'ils ont jugé bon de faire connaître ; et quand nous voulions en obtenir certains renseignements, on leur disait de garder le silence, puis s'il nous arrivait de faire des instances, la majorité du comité rejetait notre demande. Le premier ministre avait demandé au comité de faire enquête sur la légitimité de ces achats de marchandises, au triple point de vue de la quantité, de la qualité et du prix. Or, la première fois que nous avons essayé d'établir certains faits à cet égard, la majorité a repoussé notre demande. Le seul témoignage que nous avons obtenu sur ce point est celui de M. Wovenden. J'ai entendu l'honorable député critiquer la déposition de ce témoin. Je ferai observer ici que M. Wovenden est un honnête homme et en outre chaud partisan du premier ministre ; de fait, il est si ardent partisan du chef du Gouvernement que ses amis remarquaient : "Comment se fait-il qu'on ne vous ait pas invité à fournir une partie des marchandises destinées au steamer "Arctic" ? Nous avons posé des questions à M. Wovenden et il nous a dit avoir fabriqué un article similaire au produit de la compagnie de Bovril ; il a fait l'essai de cet extrait de bœuf liquide, en le goûtant, en présence du comité, ajoutant que son article était absolument similaire et tout aussi bon et qu'il le vend \$1.10 la livre, tandis que le Gouvernement a payé \$1.65 la livre à la compagnie en question.

À la suite de ce témoignage, paraît-il, les membres du comité furent fort mécontents et lorsque plus tard, nous voulûmes prouver le prix du pemmican, on nous informa que la chose était impossible. L'orateur qui m'a précédé en dépit de l'enthousiasme qu'il

a manifesté à l'endroit de l'enquête et malgré sa foi robuste dans la vertu du Gouvernement, a été forcé d'admettre que le Gouvernement a payé un prix excessif pour cet article. Il a été prouvé qu'on peut acheter du tabac au gros, à 67 cents la livre. Il se vend généralement, au détail, 75 cents la livre; or, il nous a coûté 95 cents la livre, outre le droit d'accise. Ainsi le Gouvernement canadien a payé \$1.34 la livre, un tabac que tout le monde achète au pays à 67 cents la livre, prix du gros. Le député de Vancouver n'a que des éloges à faire des témoins qui sont venus faire leurs dépositions devant le comité. A l'entendre, ce sont tous de braves et honnêtes gens, dont la parole ne saurait être révoquée en doute. Je me suis à peu près prononcé dans le même sens; mais mon honorable collègue a vertement critiqué le témoignage de Duchesnay et pourquoi? C'est que ce témoin n'a pas eu le don de plaire à l'honorable député. Duchesnay n'a pas tout approuvé, comme les autres témoins. Il prétend avoir une rancune à satisfaire; mais de quelle rancune s'agit-il? A qui donc en veut-il? C'est un ardent libéral car on n'a choisi que des libéraux pour cette expédition. C'est sur la proposition de M. Wilson, de Montréal, que Duchesnay a été nommé.

M. BRODEUR: Duchesnay n'a jamais été libéral.

M. BERGERON: Il a affirmé, sous la foi du serment, qu'il est libéral. Il a fait partie de l'expédition, à titre de munitionnaire. Il a éclaté des différends à bord du steamer, entre le major Moodie et le capitaine Bernier; cela ne saurait faire doute, bien qu'on ne nous ait pas permis de le prouver. Ils prétendaient tous deux avoir droit au commandement. Le capitaine Bernier s'y entendait mieux en fait de navigation que tout le monde à bord, et le major Moodie possédant quelques autres connaissances, ils réclamaient tous deux le commandement. Duchesnay fut traduit devant le major Moodie, sous l'accusation de s'être enivré et fut condamné à l'amende. Il admet que c'est à bon droit qu'on l'a condamné à l'amende, mais il estime le chiffre de cette amende trop élevé. Il nourrit l'impression que le major Moodie est hostile envers les Canadiens-Français. Cela nous explique peut-être, l'aigreur des relations entre Bernier et Moodie. Moodie qui, paraît-il, ne manque pas d'une certaine dose de fanatisme, condamna Duchesnay à \$14 d'amende pour s'être enivré, et cela, parce qu'il est Canadien-français; tandis que d'autres membres du personnel s'étant rendus coupables de la même faute, ne furent pas punis avec autant de sévérité. On a demandé à Duchesnay: Pourquoi êtes-vous d'avis que le major Moodie est hostile aux Canadiens-français? "Eh bien, dit-il, il m'a puni sévèrement et il n'a pas voulu nous donner de poisson, le vendredi. La

M. BERGERON.

plupart d'entre nous étant Canadiens-français et catholiques romains, Moodie nous dit: "Vous mangerez du poisson, soit; mais vous le mangerez, le mercredi, et non pas le vendredi". Duchesnay dit que cela, à son avis, prouve que le major Moodie est hostile aux Canadiens-français et aux catholiques romains.

Aussi voilà l'histoire de cette expédition, qui s'en alla à la découverte du pôle nord; mais on changea plus tard d'avis. Pendant les dix dernières années, il n'a été question que de cette expédition au pôle nord. On prétend que le Gouvernement n'a jamais eu l'intention d'envoyer l'"Arctic" au pôle nord. Le capitaine Bernier lui-même affirme qu'il eût été impossible à l'expédition d'atteindre le pôle nord, en suivant la direction prise. Que veut dire tout ce mystère? C'est là ce que demandera le corps électoral. Il ne s'agit pas d'une simple querelle de mots, ni de savoir s'il y a lieu de punir quelqu'un. Les électeurs demanderont pourquoi le Gouvernement a fait venir d'Allemagne ce navire acheté, sans soumissions, au prix de \$85,000 et qui a mis 35 jours à faire le trajet de l'océan—afin de montrer, je suppose, que le Canada est doté d'un service rapide sur l'Atlantique—et pourquoi on a plus tard équipé ce steamer. Est-il vrai que son objectif était la baie d'Hudson, avec mission de baptiser une baie du nom de "baie Préfontaine" et une montagne du nom de "mont Laurier"? Est-ce que le pays n'a pas le droit de savoir la raison d'être de cette expédition et de cette dépense des deniers publics? La chose ne saurait faire doute, on voulait d'abord que le capitaine Bernier prit le commandement de ce steamer, avec mission d'essayer de découvrir le pôle nord. C'est là l'objectif qu'il vise et dont il parle sans cesse depuis plus de dix ans, non seulement à ceux qu'il rencontre dans la rue, mais en présence des auditoires réunis dans de vastes salles. Puis tout à coup, on changea d'idée et on confia l'expédition au major Moodie. Pourquoi? C'est que cette expédition s'organisait au bénéfice de la gendarmerie à cheval. On approvisionna le navire pour une expédition de trois ans. Un autre steamer devait rencontrer l'"Arctic" et l'approvisionner. Toute l'histoire de cette expédition est enveloppée dans le mystère. Je serais bien aise que quelqu'un nous donnât la clef de ce mystère. On mit quatre mois à obtenir les fournitures. Pourquoi n'a-t-on pas demandé de soumissions? Le premier ministre a estimé de son devoir d'accorder l'enquête demandée, mais il l'a entourée de restrictions qui ne répondent nullement aux vœux de ceux qui l'ont demandée. Il se rappelle, sans doute, les enquêtes qui ont eu lieu, lorsqu'il siégeait de ce côté-ci de la Chambre. N'est-il pas vrai qu'on ouvrait à ces enquêtes un champ aussi large que possible? Est-ce qu'on les entourait de restrictions? L'enquête de 1891, entre autres, a été remarquable par l'étendue de sa

portée. Tous les livres du ministère des Travaux publics furent déposés sur le bureau; on s'assura les services d'éminents avocats libéraux, dont l'un appartenait au barreau de Montréal et l'autre à celui de Toronto, et le Gouvernement conservateur leur accorda une rémunération de \$100 par jour afin que l'enquête fût aussi complète que possible, et cette enquête a tourné au bénéfice du premier ministre. Un jour, au cours de cette enquête, un individu refusa de livrer un registre qui, disait-il, était de nature privée. Cependant, il consentait à autoriser le premier venu à consulter ce registre au sujet de la question soumise à l'enquête. La Chambre fut saisie de la question, et, sur les instances du premier ministre du Canada, elle décida que ce livre devait demeurer ici, afin que personne ne pût affirmer qu'on cherchait à apporter des restrictions à l'enquête. Est-ce ainsi qu'on nous traite en ce moment? Quand nous rencontrons les députés ministériels à la tribune politique, et que nous portons quelque accusation contre la gestion du Gouvernement actuel et que nous signalons aux électeurs des faits de notoriété publique, consignés non seulement dans le rapport de l'auditeur général, mais venant d'autres sources, ils s'écrient: Vous n'avez pas réussi à prouver votre thèse; c'est bien facile de nous accuser devant le peuple, mais pourquoi ne portez-vous pas ces accusations, en plein Parlement, et ne demandez-vous pas une enquête?

Nous avons demandé des enquêtes, et nous en demandons encore, mais on ne nous accorde que des simulacres d'enquêtes, au cours desquelles on nous rend impossible la tâche de prouver nos accusations et d'arriver à la véritable connaissance des faits.

Des enquêtes! Je ne saurais prévoir où cette manière d'agir va conduire l'honorable premier ministre. Je ne sais pas s'il croit que c'est de bonne politique, mais il n'est pas très pressé d'accorder des enquêtes; il n'aime pas cela. Je me rappelle le temps, pas trop loin, quand tout le monde parlait à la Chambre de la corruption générale qui avait accompagné les élections précédentes. Plusieurs cas où des pots-de-vin avaient été acceptés furent mentionnés; il fut question de la corruption effrénée des employés du gouvernement, qui avaient agi comme agents ou présidents dans les bureaux de scrutin. L'honorable premier ministre crut que c'était pousser trop loin le mépris des convenances et accorda une enquête. Celle-ci commença vers la fin de la session et pendant les quelques jours que nous eûmes à notre disposition, il fut prouvé que le président d'un bureau de scrutin avait volé les bulletins déposés en faveur du candidat conservateur et les avait remplacés par des bulletins marqués en faveur du candidat libéral, une quarantaine en tout. La session prit fin. A la session suivante, l'honorable député qui dirige maintenant l'opposition

(M. R. L. Borden) proposa de continuer l'enquête, mais le chef du Gouvernement (sir Wilfrid Laurier) refusa. Il avait pressenti le résultat; il savait que la corruption avait existé et il refusa de laisser continuer l'enquête. Tout son parti l'appuya, et qu'ajoutait-il?

Mais j'ai oublié un détail.

Le premier qui se leva pour répondre à la proposition de l'honorable député qui conduisit maintenant l'opposition fut sir Louis Davies, qui refusa l'enquête d'une façon très brusque. Il dit qu'il était inutile de parler d'enquête, que l'enquête était terminée et qu'après tout, si M. McLean, le candidat battu, avait réellement des griefs, il n'avait qu'à s'adresser aux tribunaux et ce serait le court et le long de cette histoire, et que d'ailleurs nous n'avions pas le temps de tenir une enquête. Cela se disait avant la suspension ordinaire de six heures.

Il y avait alors et il doit y avoir encore, Dieu merci, car je n'ai pas une aussi mauvaise opinion de mes adversaires politiques, des hommes nonnêtes et respectables parmi les partisans de l'honorable premier ministre. Quelques-uns d'entre eux allèrent le voir après six heures et lui dirent que cela ne pouvait pas faire, qu'ils n'approuvaient pas cela, et à huit heures le chef du Gouvernement déclara: "Nous ferons plus; vous désirez une enquête ici, devant un comité de la Chambre, où les passions sont trop vives; nous ferons plus, nous nommerons une commission royale composée de juges, d'hommes dégagés des préjugés de partis; cette commission siégera et nous lui soumettrons non seulement l'affaire d'élection du comté d'Huron, mais toutes les accusations de corruption électorale portées depuis plusieurs années. La Chambre accepta cette offre. Une majorité de la Chambre l'accepta et nous dûmes l'accepter aussi. Où en est cette enquête, à présent? Où en est la commission? Je crois que le temps est opportun pour demander au premier ministre ce qu'est devenue sa commission royale? Où a-t-elle jamais siégé? C'était une manière de tenir une enquête.

Une autre manière consiste à accorder une enquête comme celle que nous venons d'avoir. Je demanderai à l'honorable député de Vancouver (M. Macpherson) qui a parlé, il y a un instant, des cultivateurs, si les cultivateurs du pays sont satisfaits de cela? Après tout le Gouvernement n'est que l'administrateur des biens du public et rien de plus. Il doit faire pour le peuple ce qu'il ferait pour lui-même. Si un des ministres approuvait pour son compte un bateau, je doute qu'il procéderait de la même manière que le Gouvernement a procédé dans l'affrètement de l'"Arctic". Telle est la situation et telle est la question.

J'ai parlé tout à l'heure de M. Duchesnay, le seul mauvais sujet, au dire du député de Vancouver (M. Macpherson), qui a déposé à l'enquête. J'ai parlé de ce qu'il a déclaré

ré au sujet du poisson le vendredi. J'ai cru que je demanderais devant le comité au major Moodie si cela était vrai, car réellement je ne croyais pas que le major fût aussi fanatique, et je voulais connaître la vérité. Je lui demandai donc pourquoi il ne servait pas du poisson à son équipage le vendredi, puisqu'il leur en donnait un jour par semaine ? Il me répondit : "Mais je ne connaissais rien de cela." Comment, après avoir vécu dans le pays pendant un grand nombre d'années, cet homme ne connaissait pas la différence ? Il ajouta : "Nous avions fixé un jour, le mercredi, mais je permis ensuite à Duchesnay de servir du poisson le vendredi". Je lui demandai quelle différence c'était pour lui de servir du poisson à demande, selon les devoirs religieux de l'équipage ? Il répondit : "Je craignais d'en manquer." S'il s'en était tenu à sa première réponse, j'aurais cru qu'en effet il ne savait pas que la chose pût être de quelque importance pour l'équipage, mais lorsqu'il ajouta qu'il craignait de manquer de poisson, c'était aller un peu trop loin. Ces gens faisaient la pêche, et le poisson était meilleur que ce qu'ils avaient à bord. La preuve, c'est qu'ils ont rapporté 7,000 livres de poisson.

M. Wm. ROCHE (Halifax) : Ne faisaient-ils pas bien de s'approvisionner sur les lieux pendant qu'ils le pouvaient ?

M. BERGERON : Evidemment. Je suis heureux que l'honorable député m'ait interrompu ; sa question est très plausible.

S. J. JACKSON : Et ce poisson ne s'est-il pas bonifié par le voyage sur l'océan ?

M. BERGERON : Il faudrait demander cela à M. Semple, le commis qui a fait l'inventaire au retour. Je ne l'ai pas vu.

L'enquête fut accordée pour deux raisons : d'abord, pour s'assurer si réellement tous les vivres qui avaient été achetés ont été embarqués sur le bateau, puis pour connaître si les prix qui avaient été demandés étaient raisonnables. Ah ! si nous avions eu la liberté de pénétrer plus avant dans les détails, de parler des danses sur le pont du navire, des réceptions à bord, des 50 ou 60 Esquimaux qui furent nourris pendant tout l'hiver aux frais du pays. Je suis sûr que ces pauvres Esquimaux attendent encore, assis et fumant leur pipe, le retour de l'"Arctic" et du major Moodie. Comme ils doivent soupirer en effet après leur retour, et c'est probablement pour cela qu'on nous a dit de nous dépêcher, afin de renvoyer au plus tôt le navire. Quelques uns des hommes de l'équipage sont peut-être impatients de renouveler connaissance avec ces belles dames esquimaux, qui portent les élégants chapeaux achetés à Québec à \$15 pièce. Nous n'avons pas pu parler de ces détails ; il nous avait été défendu de parler des danses et des réceptions—il y avait bien mieux que cela encore. Nous avons dû nous contenter de nous assurer de la quantité et de la qualité des vivres.

M. BERGERON.

On a dit que le bateau était rempli de provisions. Nul doute. L'"Arctic" n'est pas très grand et il paraît beaucoup plus grand qu'il ne l'est en réalité comme tonnage, car sa coque mesure 3 pieds d'épaisseur. Il ne reste pas beaucoup d'espace à l'intérieur pour l'emmagasinage des marchandises. Le bateau était rempli de provisions dans sa cale, et non seulement cela, mais ses ponts étaient également chargés. Le fait est qu'il a dû être très difficile de manœuvrer un bateau chargé comme l'était l'"Arctic." Toutes ces provisions sont-elles revenues ? C'est ce que nous ne pouvons savoir. Nous ne pouvons savoir combien de ces provisions, tabac, boissons et le reste ont été données aux Esquimaux. Nous ne pouvons savoir quelle proportion de ces provisions a été employée à des fins autres que la découverte du pôle Nord.

M. TISDALE : Pourquoi ?

M. BERGERON : Parce que nous n'avions pas la liberté d'interroger. Nous savons que toutes les marchandises furent apportées sur le quai et pointées. De quelle manière ? Bien, il y avait un jeune homme sur le quai. On peut s'imaginer quelle tâche c'était de vérifier des envois de vivres au montant de \$125,000. Le jeune homme qui a fait cet inventaire m'a déclaré qu'il était resté sur le quai jour et nuit. Il m'a paru en excellente santé après une épreuve comme celle-là. Dans tous les cas, j'ai pu me convaincre de l'inanité du procédé. Les provisions ont été laissées sans gardien la nuit, sur le quai, et n'importe qui a pu aller s'en approprier à volonté. Nous n'avons pas pu établir qu'il y en ait eu de volées, mais on ne nous a pas prouvé le contraire. C'est ainsi que le pointage a été fait. Le commis vérifiait un envoi et allait ensuite trouver une personne pour lui faire apposer sa signature comme attestation. Une troisième personne signait avec tout autant d'empressement et sans plus de questions. Le bateau partit et il resta des provisions sur le quai. Ces trois personnes se consultèrent et signèrent. Demandez à l'une d'elles si elle a vu les effets ? Elle vous répondra que non, mais que l'autre, qui était une personne très honnête, les ayant vues et lui ayant demandé de signer, elle avait tout simplement consenti. Ainsi convaincues de l'honnêteté les unes des autres, ces trois personnes ont signé sans avoir vu les marchandises.

M. J. T. SCHELL : Est-ce la sorte de raisonnement qui a présidé aux délibérations du comité ?

M. BERGERON : Nous n'étions pas là pour raisonner. Si nous avions été réunis dans le but de raisonner, l'honorable député (M. Schell) aurait été nommé membre du comité.

Le bateau revint au port après une difficulté entre le major Moodie et le capitaine

Bernier et à cause de l'accident survenu au cabestan. Monsieur l'Orateur, ce cabestan devrait être apporté ici, enriché et conservé dans la bibliothèque. Si ce cabestan pouvait parler, ce serait le plus éloquent orateur de la Chambre. Il a opéré des merveilles. C'est lui qui est cause du retour de l'expédition. Celle-ci était partie pour trois ans, mais le cabestan cassa. Un témoin a juré qu'il ne pouvait pas être réparé ailleurs qu'à Sorel, ou à quelque autre chantier maritime. Qui va croire cela? Les cultivateurs du Canada croiront-ils, après tout ce qui s'est produit, que la rupture du cabestan a été cause du retour de l'expédition? Personne ne croira cela, pas même l'honorable député de Glengarry (M. Schell).

Qu'arriva-t-il au retour du bateau? On fit un inventaire. J'ai dit que nous avons été tout le temps à la merci des amis du Gouvernement. L'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries ordonna cet inventaire. C'est très habile. Mais qui nous dit que cet inventaire est exact? Nous n'avons pas eu la liberté d'envoyer des experts pour faire cet inventaire. Nous ne savons pas ce qui reste dans l'"Arctic", aujourd'hui; personne ne le sait. C'est M. Semple qui a fait le travail. C'est un citoyen de Montréal qui a été dans une épicerie pendant plusieurs années. Il prétend être maintenant agent commissionnaire en épiceries. C'est un très beau vieillard, un fervent libéral et une très ancienne connaissance de mon vieil ami le défunt M. Préfontaine. M. Préfontaine le rencontra dans la rue et lui dit: "Semple, je voudrais que tu viennes vérifier quelques factures pour moi, à Ottawa". Semple vint et passa plusieurs jours au département....

M. BENNETT: Une après-midi.

M. BERGERON: ... Je croyais qu'il était resté plusieurs jours. Il passa donc une après-midi à examiner les envois. Il n'a pas vu les marchandises, mais il examina quand même les factures et les approuva. Je ne le blâme pas. Il avait une telle confiance aveugle dans l'honnêteté de feu M. Préfontaine et des employés du département, qu'il accepta tout sans hésitation. J'ai eu la maladresse de demander à M. Semple combien il avait reçu pour ses services. Je crains de m'en être fait un ennemi pour toujours. Il a été très insulté par ma question. J'osais à peine en croire mes oreilles quand je l'entendis dire qu'un gentilhomme ne poserait pas une telle question. Je ne pouvais pas voir comment j'avais pu l'insulter, mais je me risquai à lui demander s'il avait reçu quelque rémunération? Il nous donna à entendre qu'il n'avait rien demandé, mais qu'il avait été forcé d'accepter de l'argent avant de partir. C'est cet homme qui nous certifie que les provisions de l'"Arctic" sont toutes là. On lui demanda s'il avait vu les marchandises; il répondit que non, mais qu'il avait confiance

dans l'intégrité d'une personne qui lui a dit qu'elle les avait vues.

M. CARVELL: L'honorable député dit-il que M. Semple n'a pas vu les marchandises à bord de l'"Arctic", à son retour?

M. BERGERON: C'est ce que j'ai compris.

M. CARVELL: Si l'honorable député avait lu l'Enquête il aurait vu que M. Semple a passé un mois à faire l'inventaire, après le retour du bateau.

M. BERGERON: Je ne veux certainement pas fausser la vérité. Voici comment j'en suis arrivé à cette conclusion. Au fur et à mesure que nous lisions les factures, nous demandions à M. Semple si les prix n'étaient pas excessifs. Il nous faisait réponse qu'il ne pouvait pas le dire sans voir la marchandise. Alors, nous lui demandions s'il n'avait pas vu les effets, et il répondait que non.

M. CARVELL: Je ne veux pas interrompre inutilement l'honorable député et c'est la dernière fois que je le fais, mais il devrait savoir que le témoignage dont il parle se rapporte à l'inventaire qui a été fait avant le départ de l'"Arctic" et non à son retour. Il verra en lisant les dépositions que j'ai raison.

M. BERGERON: Notre collègue me permettra de préciser. Je veux être parfaitement juste. Me dira-t-il que M. Semple a vu les marchandises sur le bateau?

M. CARVELL: Certainement, et il les a vérifiées.

M. BERGERON: Les provisions?

M. CARVELL: Oui, et voici la liste complète que je trouve dans l'enquête.

M. BERGERON: Ce n'est pas ce que j'avais compris. Je me rappelle que M. Semple avait vu les échantillons, mais pas les marchandises. Si je suis dans l'erreur, l'honorable député (M. Carvell) pourra me corriger quand il prendra la parole. Pour permettre à la Chambre de porter une appréciation sur le témoignage de M. Semple, je rappellerai un incident de l'enquête. Il a juré que la quantité des provisions de l'"Arctic" avait diminué de 25 pour 100 pendant le voyage, soit par la consommation, la détérioration ou la perte. Quelques instants après, l'honorable député de Lambton-ouest (M. Pardee) interrogea le témoin. Nous avons remarqué une notable différence dans les réponses que M. Semple donnait aux députés ministériels et aux députés de l'opposition. Pour nous il avait un air bourru, mais dès que le député de Lambton l'interrogea, c'était plaisir à voir le sourire qui s'épanouissait sur ses traits. Il répondait à n'importe quoi, même avant d'être interrogé. "Vous avez juré, monsieur Semple, que les provisions avaient diminué de

25 pour 100 ; cela ne s'applique pas à tous les approvisionnements ?"—" Oh, non ".

M. CARVELL : L'honorable député voudrait-il lire le rapport de l'enquête aux pp. 662, 663 et 664 ?

M. BERGERON : Je n'aime pas à lire ces choses en parlant, c'est trop ennuyeux. Mais il pourra le lire lui-même dans son discours et nous réglerons la question à ce moment.

(La séance, suspendue à une heure, est reprise à trois heures.)

M. BERGERON : J'achevais mes observations, monsieur l'Orateur, lorsque vous avez quitté le fauteuil, à 1 heure. Il ne me reste qu'à résumer la question, ce que je ferai brièvement, et à donner mes raisons pour refuser d'approuver le rapport présenté par la majorité. L'enquête s'est faite sur trois points : la qualité, la quantité et le prix des approvisionnements de l'"Arctic". Nous n'avons pas eu l'autorisation d'interroger sur autre chose. J'ai prouvé déjà, et je ne tiens pas à me répéter, que nous n'avons pas obtenu de preuves satisfaisantes sur la quantité. Nous avons la déposition des employés du Gouvernement, mais nous n'avons pas le témoignage d'une seule personne qui a vu livrer les marchandises au quai, qui les a vu embarquer et qui peut dire ce qui en a été fait. Différentes personnes ont déposé chacune à sa manière. Le seul témoignage qui n'est pas d'un employé du gouvernement est celui de M. Semple. Il a déclaré avoir passé une après-midi dans le département, à Ottawa, avant le départ de l'expédition, où on lui a montré des échantillons des marchandises qu'on lui a allégué avoir été mises à bord. Il a examiné les échantillons et les a trouvés acceptables. Il a travaillé une demi-journée à cet inventaire d'échantillons.

C'est tout ce que nous savons qui n'est pas de la bouche des employés du gouvernement. Nous n'avons aucune preuve de ce qui a été consommé par l'équipage, ou par la gendarmerie à cheval ou par les Esquimaux pendant cinq mois qu'ils ont logé sur le bateau ou qui leur a été donné en cadeau. Le bateau revint et M. Semple lui-même a témoigné qu'il manquait beaucoup d'effets, soit détruits, soit consommés, soit perdus. M. Semple dit qu'il a fait un inventaire—celui dont il a été question devant le comité—des marchandises sur le bateau. Il a fait cet inventaire avec l'aide d'un petit garçon. Il a travaillé plusieurs jours. Il ne dit pas qu'il a inspecté toutes les marchandises, mais qu'il a la conviction qu'elles étaient en bon état. Peut-on ajouter foi à sa déposition lorsqu'il nous dit qu'il était satisfait de la condition des provisions qu'il trouva à bord ? Le bovril avait été payé \$1.65 la livre, le pemmican, \$1.25 la livre et du tabac, \$1.34 la livre. Or,

M. BERGERON.

M. Wovenden a déclaré que le bovril ou un produit de même qualité était bien payé à \$1.10 la livre. Le privilège d'assigner un connaisseur nous fut refusé, et ce connaisseur aurait juré, car nous avons obtenu ensuite son affidavit, que le pemmican se vend 35 cents la livre. Quant au prix du tabac, le président du comité lui-même admet qu'il était trop élevé. Pouvons-nous accepter le témoignage de M. Semple, lorsque nous savons qu'il était dans l'erreur au sujet de ces trois articles ?

Voici le résultat de toute cette enquête : nous savons et il est généralement admis que le Gouvernement a dépensé \$125,000 pour l'approvisionnement du bateau seulement. Personne ne conteste cela. Nous savons que ce n'était pas un cas d'urgence, car l'approvisionnement a duré quatre ou cinq mois avant le départ. Nous savons que le département n'a pas demandé de soumissions. Cela est admis. Il n'y avait pas de raison de ne pas demander de soumissions. La loi a été violée, car le Gouvernement n'a pas le droit de dépenser plus de \$5,000 sans demander de soumissions. Les approvisionnements ont été achetés des détaillants au lieu des maisons de gros, au prix du gros. Il est admis que les prix sont ceux du cours ordinaire à cette date. Cela n'est pas contesté. Quelle que soit la décision de la Chambre, ces faits sont admis par ceux qui ont fait le rapport de la majorité et par ceux qui ont préparé le rapport de la minorité du comité. Cela suffit pour justifier l'enquête et si nous avions eu plus de latitude, nous aurions pu prouver la raison de cette dépense, la destination des marchandises et le gaspillage de l'argent. Le Gouvernement devra répondre au peuple de son refus de nous accorder une enquête plus complète, plus effective, afin d'établir comment cet argent a été dépensé. Telles sont mes raisons pour voter contre le rapport de la majorité ; telles sont les raisons sur lesquelles je m'appuie pour dire que l'expédition est un scandale gigantesque et un gaspillage des deniers du public. Nous nous plaignons que l'enquête n'est pas complète et que nous avons été privés de citer les témoins qui auraient prouvé nos accusations. Indépendamment de la raison de parti, je crois que tout homme imbu des principes de justice, devra admettre qu'il y a abondamment de preuve pour établir que l'approvisionnement de l'"Arctic" s'est fait d'une manière extravagante ; que le gouvernement du Canada, en sa qualité d'exécutif, a abusé de la confiance que le peuple a placée en lui.

M. L. P. DEMERS (Saint-Jean et Iberville) : J'ai eu la bonne fortune de siéger avec mes honorables collègues d'en face au comité qui a conduit l'enquête sur les accusations formulées dans la résolution du 18 mai au sujet de l'"Arctic". Ce comité a préparé deux rapports, que la Chambre est appelée à peser et étudier. Je ne suis pas surpris que les honorables députés de la

gauche ne se sont pas entendus avec nous pour soumettre un rapport unanime. J'en étais convaincu d'avance, car il est presque impossible pour les membres de partis politiques opposés de s'accorder sur des sujets semblables. Cela me rappelle cette parole célèbre que j'ai lue dans une comédie grecque: "Non vous ne me convaincrez pas même, quand vous m'aurez convaincu."

Je rappellerai brièvement les circonstances qui ont motivé la nomination du comité d'enquête. L'honorable chef de l'opposition avait dit dans un précédent débat, hansard, page 3448 :

On a mis ou prétendu avoir mis à bord deux cent mille dollars valant d'approvisionnements. Le ministre croit-il vraiment que ces effets ont été embarqués ? Je voudrais qu'il nous dise sincèrement son opinion.

De son côté, l'honorable député de Grenville, (M. Reid) avait dit, page 3454 du hansard :

A l'exemple du chef de l'opposition et de bien d'autres, je doute qu'on ait réellement mis à bord une aussi grande quantité de provisions, car le bateau n'aurait pas pu les contenir toutes.

L'honorable député de Grenville, (M. Reid) avait de plus déclaré, à la page 3291 du hansard :

Le ministre doit savoir que, si ce commis désirait prélever une commission, il ne pourrait pas trouver une occasion plus propice.

En présence de ces très graves insinuations, l'honorable premier ministre a proposé, le 18 mai, la résolution suivante :

Considérant que des membres de la Chambre ont, de leur siège, porté des accusations circonstanciées d'après lesquelles des approvisionnement achetés par le département de la Marine et des Pêcheries pour le steamer de l'Etat l' "Arctic" n'ont pas été mis en totalité à bord dudit steamer, mais ont été en partie détournés pour d'autres usages par des gens restés inconnus et à leur profit ;

Considérant que des accusations semblables ont aussi été proférées d'après lesquelles des prix excessifs auraient été frauduleusement payés pour lesdits approvisionnements et que des bénéfices pécuniaires ont été de ce chef retirés par des fonctionnaires dudit département.

Il sera nommé un comité spécial chargé de faire une enquête complète sur toutes les circonstances se rattachant à l'achat desdits approvisionnements, à leur emploi et aux différentes questions ci-dessus mentionnées, avec pouvoir d'envoyer quérir personnes, papiers et documents et d'interroger des témoins sous serment ou sur affirmation—et ledit comité fera rapport de toutes les dépositions faites devant lui et de toutes autres procédures de l'enquête.

Le comité fut nommé en vertu de cette résolution et a siégé presque tous les jours depuis cette date. Il soumet maintenant deux rapports à la Chambre et il n'y a qu'à les lire pour aussitôt se former une opinion. Si la minorité avait prouvé quelque accusation, il lui eût été facile de le déclarer dans

un langage précis, mais si nous lisons son rapport, nous le trouvons vague et indéfini. Au contraire, nous voyons dans le rapport de la majorité que chaque point y est traité franchement et clairement. Le rapport de la minorité ne conclut pas que l'une quelconque des accusations a été prouvée. Nous devons supposer par conséquent que son jugement n'est pas conforme aux plaidoiries. Le rapport de la majorité dit que les accusations sont fausses et, naturellement, la minorité ne veut pas admettre cela, d'où ce long rapport, assez habile, il faut l'avouer, mais un rapport qui manque de logique. Quand la question est claire, il est facile de faire un rapport concluant, comme celui de la majorité. Un vieil axiome français s'y applique très bien: "Ce que l'on conçoit bien s'énonce clairement".

Je crois que la Chambre n'éprouvera pas de difficulté à s'apercevoir que le rapport de la minorité manque de clarté et que l'opposition elle-même doute très fortement qu'elle ait réussi à faire sa preuve. L'honorable député de Beauharnois (M. Bergeron) nous a dit que la conversation du jour à Montréal et à Québec était l'approvisionnement de l' "Arctic" et qu'il était de notoriété publique que le Gouvernement achetait sans demander des soumissions.

Il a dit que le premier ministre avait envoyé un commissaire enquêteur sur les lieux. La vérité, c'est que l'attention du premier ministre ayant été attirée sur la qualité, non pas sur la quantité des marchandises, il a, pour cette raison, envoyé le colonel White à Québec. Et le colonel White a juré positivement que c'étaient les seules instructions qu'il avait reçues du premier ministre. Tous les hommes du bord, y compris M. Duchesnay, ont déclaré que les provisions étaient de première qualité. L'honorable député (M. Bergeron) me permettra de lui rappeler que M. Duchesnay n'est pas aussi bon libéral qu'il essaie de le faire croire. Au contraire, il appartient à une famille conservatrice de vieille souche ; il n'a jamais prétendu être libéral ; il a déclaré avoir voté une fois, mais pour qui ? personne ne le sait. Lorsque M. Duchesnay prit la parole, les honorables députés d'en face crurent qu'ils avaient justement le témoin qui allait prouver leur accusation au sujet du transbordement des fourrures de l' "Arctic" sur le "Neptune." En effet, Duchesnay a juré cela, mais sa déposition n'est pas corroborée. Loin de là, elle est contredite par les témoignages les plus concluants.

Il y a maintenant la question de l'observance du vendredi. Je crois qu'au commencement le major Moodie n'a pas assez ménagé les susceptibilités de l'équipage sous ce rapport. Il changea plus tard ses menus et il ne fut plus servi de viande le vendredi. Le rapport de la minorité dit que le département n'a pas demandé les prix à aucun magasin. Je crois que c'est un peu trop exagérer les choses. La preuve établit que le département a demandé à la compagnie du

bovril de soumettre ses prix et des échantillons, et que ce n'est qu'après examen de ces échantillons par des connaisseurs que ses prix furent acceptés. C'est l'achat le plus important qui a été fait.

Parlons de l'organisation de l'expédition. Le capitaine Bernier avait étudié la question depuis plusieurs années et en savait plus long que n'importe qui sur l'approvisionnement d'un bateau. Il soumit sa réquisition. Il est vrai que la copie de cette réquisition, qui fut envoyée au département, est perdue, mais l'original existe au dossier. Personne n'en conteste l'authenticité. Les honorables députés d'en face admettent que le capitaine Bernier fut un des témoins les plus dignes de foi, et il a juré qu'il avait par devers lui l'original qui a servi de base à sa réquisition. Il l'a laissée dans le dossier en y faisant quelques corrections. Le capitaine Bernier était seul juge des approvisionnements qui ont été embarqués. Le rapport de la minorité dit que nous avons oublié de mentionner que l'"Arctic" allait au devant du "Neptune" pour l'approvisionner. L'approvisionnement de quoi? De charbon seulement, non pas de vivres.

Il n'a pas été prouvé que l'"Arctic" était surchargé de vivres. Au contraire, il est établi que le capitaine Bernier avait besoin de tout ce qui était à bord, à l'exception de bien peu de choses, et des choses insignifiantes. Au reçu de la réquisition, le département commanda à différentes maisons. Et quelles maisons ont reçu les commandes? Les principales maisons de Montréal et de Québec. Les plus fortes commandes à Montréal furent données, l'une à la compagnie qui fabrique le bovril et qui avait auparavant exécuté une commande pour une expédition anglaise, et l'autre à Hudon et Orsali, épiciers en gros, qui ont une réputation universelle au Canada.

Ces maisons ont reçu les plus fortes commandes à Montréal, et il était spécifié qu'elles ne devaient pas charger plus que le cours ordinaire. Une erreur de \$45 a été découverte dans l'approvisionnement du bovril. L'erreur est facile à expliquer. Il s'agissait du prix du transport. La compagnie envoya sa facture au département, qui paya le plein montant, plus le coût du transport. Immédiatement la compagnie écrivait au département—ce qui prouve son honnêteté—pour lui demander la raison de cette remise de \$45 en plus. Elle remboursa le Trésor dès que cette question fût soulevée. Tout le monde admettra que ni le ministère ni la compagnie n'étaient en faute. Pour ce qui concerne le tabac, le département ayant prélevé le droit d'accise, le comité a trouvé qu'en effet le prix en était excessif. Je dirai un mot d'explication sur le témoignage de M. Semple, que l'honorable député de Beauharnois (M. Pergeon) ne semble pas avoir bien compris. Il a dit, je crois, que M. Semple n'avait pas fait de véritable inventaire, parce qu'il n'avait pas vu les marchandises. Le fait

M. DEMERS.

est qu'à l'arrivée du bateau, M. Semple a fait, avec l'aide d'un employé du ministère, un inventaire complet des approvisionnements, mais l'honorable député n'a pas semblé admettre cette déclaration. Voici la déposition de M. Semple à ce sujet :

D. Il y en avait en grande quantité?—R. Oui, parce que la quantité retournée était très considérable.

D. Alors vous savez ce qui a été retourné?—R. Oui.

D. Dites-nous ce que vous en savez?—R. Il fut décidé d'inspecter toutes les marchandises retournées, pour se rendre compte de celles qui étaient encore de bonne qualité ou endommagées ou inserviables.

D. Qui vous a ordonné d'inspecter les approvisionnements, après le retour du bateau?—R. Le ministre.

D. Encore le ministre. Veuillez dire au comité ce qui s'est passé lors de cette deuxième inspection?—R. Nous avons inspecté chaque paquet, depuis le fond de cale jusque sur le pont du navire. Tous les articles furent inspectés, inscrits par M. Weeks et par moi-même en partie, et chaque paquet fut inspecté séparément. Les marchandises endommagées ou en mauvaise condition furent mises à part et toutes celles qui pouvaient être revendues, c'est-à-dire qui étaient en bon état, furent laissées à bord.

Je crois que cela prouve à l'évidence que M. Semple a fait un inventaire sérieux de toutes les marchandises qui furent retournées.

Le rapport de la minorité dit :

De son côté, M. Semple, l'expert employé par le département pour examiner les échantillons des provisions avant le départ du navire, et qui a fait l'inventaire pendant un mois, après son retour, a juré d'abord que 25 p. 100 de la cargaison avait été détériorée ou avariée. Plus tard, il s'est contenté de déclarer qu'une part considérable de ce qui était alors à bord avait été ainsi perdue.

Voyons encore l'enquête. Dit-elle que 25 pour 100 des provisions furent perdues? Pas du tout. Lorsque nous avons examiné M. Semple, il a déclaré que lorsqu'il a dit que 25 pour 100 des provisions étaient avariées, il s'était trompé. Il s'est repris et il a dit que 25 pour 100 de certains articles seulement étaient avariés. Voici le dialogue qui s'engagea entre lui et M. Carvell :

D. J'ai cru que vous aviez dit, en réponse à M. Northrup, que vous aviez trouvé 25 p. 100 de la cargaison détériorée, après le retour du bateau. J'aimerais que vous réfléchissiez sur cette déclaration?—R. Je ne jure pas qu'il y avait 25 p. 100, mais il y en avait.

D. Voulez-vous dire 25 p. 100 de certains articles?—R. Eh ! oui, c'est cela, vous avez raison.

D. Mais vous ne prétendez pas que 25 p. 100 de toute la cargaison a été avariée?—R. Ce n'est pas ce que je dis, non, mais sûrement 25 p. 100 de certains articles. C'est ce que je voulais dire, lorsque j'ai fait cette déclaration.

Ce langage est très précis. Il n'est pas rare qu'un témoin se corrige comme l'a fait

M. Semple, au cours d'un interrogatoire. Si l'on veut se servir de cela pour mettre en doute le caractère de l'enquête, très bien, mais pour mettre en doute l'honnêteté du témoin, jamais. L'honorable député de Beauharnois a dit que M. Woveden a déclaré dans son témoignage qu'il était prêt à vendre les extraits de bœuf à \$1.10 la livre, mais qu'il ne fabriquait pas le bovril, qu'il ne connaissait pas cet article et qu'il ne l'avait jamais analysé. Pourtant les échantillons de bovril furent déposés devant le comité et les honorables députés de la minorité auraient pu les faire analyser. A ce moment l'honorable ministre de la Marine était à Sorel. On lui télégraphia d'envoyer des échantillons. Plus tard, le comité demanda à voir les caisses elles-mêmes. Elles furent envoyées ici et placées à la disposition du comité. On aurait pu s'attendre à ce que la minorité assignât un connaisseur pour examiner ces marchandises ou en faire une analyse. Rien de cela. M. Woveden vint, ouvrit les boîtes et déclara, après en avoir goûté le contenu, qu'elles pouvaient se vendre à \$1.10 la livre. Personne, pas même celui qui ignore la chimie, ne prétendra qu'il faut accepter ce témoignage sérieusement. D'après les dépositions, ce bovril était une marque spéciale pour le gouvernement; il était le produit d'un procédé de concentration spécial, et ce n'est pas au goûter seulement qu'il était possible de déterminer s'il valait \$1.10 ou \$1.65 la livre. Je donne ces détails à la Chambre simplement pour montrer que cette question est absolument vide d'argument.

M. BERGERON : L'honorable député dit-il que M. Woveden n'a pas goûté le bovril ?

M. DEMERS : Il l'a goûté devant le comité.

M. BERGERON : C'est après cela qu'il a dit ce qu'il valait.

M. DEMERS : Oh, oui, mais je maintiens que personne ne peut dire au goût la valeur d'un article. La minorité dit : " Mais nous n'avons pas été libres d'assigner nos témoins ". Mais quelle preuve était-elle prête à faire ? L'enquête a duré pendant un mois, et en quoi la majorité l'a-t-elle gênée ? Avons-nous refusé une question, une preuve ? Je sais que nous avons différé sur quelques points, mais le rapport n'en fait pas mention. Nous nous sommes opposés à la preuve relative à la conduite de l'équipage en compagnie des femmes indiennes à Fullerton, parce que ce n'était pas l'objet de l'enquête; c'était une question secondaire, soulevée expressément pour exciter les passions, et qui ne relevait pas du tout de la mission que la Chambre nous avait confiée. Je crois que nous n'avons qu'accompli le mandat dont nous avions été chargés par la Chambre. La minorité a essayé de prouver qu'un témoin n'avait pas dit la vérité. Elle l'avait inter-

rogé sur sa conduite passée, lorsqu'il était au service de la banque Molson. Elle lui avait demandé s'il n'avait pas été destitué de ses fonctions à cette banque, et le témoin avait répondu : Non. Le comité n'avait pas le droit de faire le procès de ce témoin et la majorité a refusé à la minorité de questionner cet homme sur les raisons de son précédent d'office comme employé. Nous étions encore dans le droit sur ce point, mais le rapport de la minorité n'en fait pas mention.

Maintenant, quelle est la preuve sur un autre point ? Quelle déposition avons-nous refusée, le dernier jour de l'enquête ? La plupart des témoins ont été assignés à la demande de la minorité. Elle les a interrogés à fond, mais ne pouvant rien établir par leur entremise, elle a essayé de se ratrapper en attaquant un sujet qui ne relevait pas de notre compétence, et nous avons refusé. Monsieur l'Orateur, cette même enquête traînait en longueur; elle ne présentait aucun caractère d'intérêt, la session touchait à sa fin et nous voulions quitter Ottawa. Nos amis ont eu toutes les facilités de questionner leurs témoins, mais à la dernière heure, ils nous sont arrivés avec une foule de propositions, dont une était la nomination d'experts pour procéder à l'inspection de toutes les marchandises. Nous aurions été obligés de faire débarquer toute la cargaison de l' " Arctic " pour l'inspecter à nouveau. Mais remarquez bien qu'ils ne spécifiaient rien en particulier; ils voulaient faire l'inspection de toute la cargaison. Nous avons protesté et après la clôture de l'enquête, ils demandèrent à la continuer. Ils avaient déclaré n'avoir plus de témoins à faire entendre et de fait, l'honorable député de Beauharnois avait fait assigner un témoin du nom de Bertrand qui n'a pas comparu. Tout le monde était impatient d'en finir et l'honorable député d'Hastings (M. Northrup) avait déclaré que nous nous réunirions le mardi pour faire rapport. Le mardi, ils avaient un témoin de Toronto pour parler du pemmican, un article spécial, qui n'est pas dans le commerce, a dit M. Mitchell. Ils avaient quand même un témoin à faire entendre sur cet article. Le comité a refusé.

L'honorable député de Saint-Jean, N.-B. (M. Stockton) a soutenu que ce témoin aurait été soutenu devant toutes les cours de justice du pays. Je prétends le contraire. Lorsqu'une des parties a déclaré que son enquête est close, et qu'elle prétend avoir découvert des faits nouveaux et imprévus, elle peut demander à continuer son enquête, mais cette demande ne peut être accordée si c'est pour interroger des témoins sur des faits qui ne sont pas entièrement nouveaux. M. Mitchell avait été assigné par les honorables députés d'en face; ils l'avaient interrogé sur ce point, qui ne pouvait par conséquent être un point imprévu. Dans mon

opinion, je soutiens que nous avons agi strictement dans les limites de la jurisprudence, si nous plaçons la question sur ce terrain, comme l'a voulu l'honorable député de Saint-Jean (M. Stockton).

Je vais maintenant résumer. La Chambre connaît les accusations qui ont été portées dans les journaux : nous étions en présence d'un fameux scandale ; le Gouvernement était corrompu, et le reste. Le rapport de la majorité et le rapport de la minorité sont devant la Chambre et où trouvait-on dans ce dernier que le Gouvernement est corrompu ? Nulle part, nulle part. Les accusations sont-elles prouvées ? Non ; la minorité ne prétend pas, ne conclut pas que les accusations lancées par l'honorable chef de l'opposition (M. R. L. Borden) et l'honorable député de Grenville (M. J. D. Reid) sont fondées. Quelle est donc sa conclusion ? Elle prétend maintenant que le bateau était surchargé de provisions, s'il contenait réellement la cargaison qu'on a dit. Elle avait prétendu auparavant que c'était impossible d'y embarquer toutes ces provisions. M. le député de Grenville avait calculé le tonnage du navire et affirmé qu'il ne pouvait pas porter toutes les marchandises qu'on prétendait y avoir entassées. Nous avons fait établir par des experts que le navire pouvait contenir cette cargaison ; c'est pourquoi la minorité ne cherche pas à contredire cette preuve dans son rapport ; elle dit tout simplement qu'il était imprudent de charger un navire de la sorte.

Votre comité trouve aussi qu'on a acheté une telle quantité d'articles d'approvisionnement qu'il aurait été impossible pour l'"Arctic" de les contenir, quand même ils auraient été arrimés comme il est d'usage sur tout navire qui tient à sa sûreté et à la vie des passagers.

Les provisions étaient à bord, mais, au dire des honorables députés d'en face, il était imprudent de prendre la mer ainsi. Cela suffit pour me prouver que l'honorable député de Grenville n'a pas étudié soigneusement la question avant de risquer l'assertion que le bateau ne pouvait pas contenir toutes ces provisions. S'ils eût été sincère, il aurait interrogé des témoins à l'appui de son assertion, mais il ne l'a pas fait. Nous avons établi, nous, le tonnage du bateau par l'ingénieur en chef du ministère de la Marine et des Pêcheries. On a prétendu que ces achats étaient entachés de fraude, que quelqu'un avait prélevé une commission. La minorité n'a pas même essayé de le prouver ; elle n'a pas essayé d'établir que les fournisseurs contribuent au fonds d'élection des libéraux. Rien d'irrégulier dans les méthodes d'achat n'a été prouvé, si ce n'est que M. Amyot a surchargé pour son tabac. Ce sont le capitaine Spain et le capitaine Gregory qui ont donné la commande du tabac et c'est ce dernier qui l'a reçu.

Quel a été le plus fort argument de l'honorable député de Simcoe ? Il a déclaré que si l'organisation de cette expédition avait été

laissée sous la direction du capitaine Gregory, tout aurait été bien, mais il a été remplacé par M. Boudreau. Or, c'est le capitaine Gregory lui-même qui devrait être en faute, car c'est lui qui a acheté et qui a reçu le tabac. Cependant l'honorable député de Simcoe-est (M. Bennett) a persisté devant le comité à dire que le capitaine Gregory était le seul homme qui aurait pu sauvegarder les intérêts du pays dans cette entreprise.

Monsieur l'Orateur, je n'en dirai pas davantage. Je crois que le rapport de la majorité est appuyé entièrement sur les faits, tandis que celui de la minorité ne prouve rien. Comme nous sommes le tribunal compétent à prononcer un jugement sur cette question, il est inutile d'aller au delà des accusations qui ont été portées ; nous n'avons qu'à déclarer que les accusations n'ont pas été prouvées.

M. J. D. REID (Grenville) : Monsieur l'Orateur, puisque l'honorable député de Vancouver (M. Macpherson) et l'honorable député de Saint-Jean et Iberville (M. Demers) ont fait allusion à moi—en termes modérés—il est juste que je leur consacre une mention passagère. Les honorables députés ont dit que je me suis très passionné pour cette enquête. Certainement. Je voulais voir comment elle serait conduite et m'assurer si mes assertions étaient fondées. Un mot d'abord sur ce qui a donné lieu à cette enquête. Plusieurs députés, moi-même du nombre, firent certaines insinuations devant la Chambre. J'ai parlé, le 15 mai, des affaires du ministère de la Marine et des Pêcheries. J'ai mentionné l'"Arctic" et plusieurs autres sujets. J'ai demandé qu'une enquête fut tenue sur l'administration générale du ministère. J'ai déclaré que je ne croyais pas que ce bateau pouvait contenir tous les articles qui étaient énumérés. M. le premier ministre proposa de tenir une enquête et en réponse à ce que j'avais dit, il prononça, le 18 mai, les paroles suivantes :

Mais l'honorable député de Grenville (M. J. D. Reid) a été de tous le plus catégorique. Il a déclaré avoir fait le calcul des quantités de marchandises achetées en vue de cette expédition ; que ces quantités devaient excéder 700 tonnes, et qu'il était matériellement impossible de les loger toutes dans le navire, une fois la cargaison installée.

D'abord, quand j'ai fait mon calcul des provisions, j'ai supposé que vu qu'elles étaient pour la plupart périssables, on les mettrait dans le fond de cale, non pas sur les ponts, où elles étaient exposées à se détériorer plus facilement ou être emportées à la mer. Mais un témoin a déclaré que ces marchandises avaient été empilées à une hauteur de 10 pieds sur le pont. Si les machines s'étaient brisées, comment aurait-on pu manœuvrer les voiles, avec cet encombrement sur le pont ? Un député a dit qu'un témoin a assuré que toute la quantité de

provisions mentionnée pouvait être placée à bord. Si je me rappelle bien, nous n'avons pas été autorisés à établir à l'enquête la quantité de marchandises qui a été embarquée. Je regrette que M. le premier ministre n'ait pas pu, dans sa résolution, permettre que l'enquête fût tenue sur la quantité de toutes les marchandises qui ont été commandées pour ce bateau. La résolution demande une enquête sur l'accusation suivante seulement :

Les approvisionnements achetés dans l'été de 1905 par le département de la Marine et des Pêcheries pour le steamer de l'Etat l' "Arctic" n'ont pas été mis en totalité à bord dudit steamer.

Pourquoi n'avons-nous pas inclus dans cette résolution, les marchandises placées à bord par le département de la gendarmerie à cheval ?

Si l'on nous avait donné ces détails, il nous aurait été possible d'établir le poids des marchandises destinées à la cargaison. Quand j'ai fait mon calcul, je me suis guidé sur les données du rapport de l'auditeur général. J'ai alloué un espace raisonnable pour les marchandises envoyées par ce département. Je reste d'avis, malgré l'enquête, que si un expert faisait le calcul, il trouverait que toutes ces marchandises ne pouvaient pas être embarquées sur l' "Arctic". Le seul témoin au fait de la question était un employé du ministère de la Marine, et si je m'en souviens bien, il s'en est tenu au prix des vivres, se défendant de ne pouvoir dire exactement si elles étaient toutes à bord, à moins de lui donner le volume de chacun des colis qui contenaient les marchandises.

Je suis convaincu que les prix étaient trop élevés. J'étais sincère, le 15 mai, quand j'ai maintenu que les prix étaient excessifs, car je sais que les fournisseurs reçoivent toujours un fort escompte sur chaque commande faite aux épiciers en gros. L'Etat pouvait obtenir ce même escompte et réduire considérablement les prix d'achat. J'ai mentionné dans le même temps, d'autres exemples qui prouvaient que le département payait trop cher ses achats. Il achetait par l'intermédiaire, des commissionnaires et se trouvait par conséquent à payer plus cher, car l'agent prélevait nécessairement sa commission. Le ministre de la Marine m'a pris à partie pour cela et a déclaré que je lançais des insinuations que je ne pouvais pas prouver. J'ai lu dans les journaux de ce matin que le comité des comptes publics a entendu hier un témoin qui a donné sous serment le prix de différents articles. Je crois que la Chambre admettra que ces prix sont excessifs et que les agents ont dû recevoir beaucoup plus d'argent qu'ils n'étaient en droit de recevoir.

Je vais parler maintenant de la conduite de l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries dans cette affaire. Il a critiqué l'opposition en nous accusant de vouloir

ternir la mémoire de feu M. Préfontaine. Je crois qu'il a fait la même déclaration au banquet de Montréal. Je défie l'honorable ministre de citer un seul cas où le nom de l'honorable M. Préfontaine a été mentionné par l'opposition. Nous avons dit que l'administration du ministère était défectueuse, mais nous n'avons jamais prononcé le nom du défunt. Il était du devoir du ministre actuel de nous renseigner sur les points faibles de cette administration. Je n'hésite pas à dire que si l'administration laissait à désirer du vivant de M. Préfontaine, le même état de choses a régné après sa mort. Je ne saurais dire s'il y a eu un changement sous le nouveau ministre. L'agent Merwin n'est entré en relations avec le ministère qu'après le départ de M. Préfontaine pour l'Europe et je crois qu'il est facile d'établir la véracité de cette assertion. J'étais assis au comité des comptes publics, quoique je n'en fasse pas partie, pendant l'interrogatoire de ces témoins, et j'aurais cru que le ministre de la Marine et des Pêcheries se serait fait un devoir d'établir par la preuve que feu M. Préfontaine était juste et honnête, au lieu de les laisser partir sans expliquer pourquoi et comment ces abus avaient été commis. Un témoin a déclaré que lorsqu'un de ces abus fut un jour mentionné à M. Préfontaine, le ministre répondit sans hésitation : "Poursuivez, je n'ai rien à craindre." Mais nous sommes encore à attendre l'initiative du Gouvernement pour sauvegarder la réputation de l'ancien ministre. J'aimerais voir le député ministériel qui va prétendre ici que son nom n'a pas été déprécié par la conduite du Gouvernement. Je crois que si M. Raymond Préfontaine vivait et était à son siège aujourd'hui, ni le premier ministre ni le ministre de la Marine ne se lèveraient pour appuyer la résolution ordonnant une enquête sur les approvisionnements de l' "Arctic". Le Gouvernement est tenu de nous dire qui est responsable de cet état de choses. C'est pour cette raison que je crois que le ministre de la Marine n'a pas fait son devoir.

Parlons maintenant des prix et des témoignages. Les témoins qui ont été sommés sont M. le capitaine Bernier, M. le major Moodie, M. Duchesnay, M. Flood, M. Weeks et, je crois, M. Moffet. L'honorable député qui m'a précédé a dit que c'est nous, la minorité, qui avons assigné ces témoins. La minorité a pu en effet mentionner les noms de ces personnes, mais était-ce nécessairement dans l'intention de les interroger ? A peine avaient-ils prêté le serment, que les députés de la majorité commençaient à les interroger eux-mêmes. Et qu'on n'oublie pas que chacun de ces témoins avait été en conciliabule pendant des heures, des jours même, avec ces députés, avant de venir déposer. Leur témoignage n'était-il pas tout prêt d'avance, lorsqu'ils sont arrivés devant le comité ? Les députés de la majorité qui les questionnaient—je leur en donne le mérite—étaient

très empressés de les laisser ensuite aux mains de la minorité pour le contre-interrogatoire. Ils permettaient toute latitude convaincus par avance que les leçons que le témoin avait reçues lui profiteraient. De plus, tous ces témoins étaient employés du Gouvernement, ou avaient en poche une promesse de service sur l' "Arctic". Si leur témoignage avait fait preuve de la moindre indépendance, ils n'auraient pas été réengagés. Pensez-vous, par exemple, que M. Duchesnay va être repris à bord ? Oh ! non, car son témoignage porte l'empreinte de la vérité et était défavorable au Gouvernement. Si les autres avaient répété leur histoire devant le comité comme ils l'avaient répété au dehors, ils n'auraient jamais eu leur place.

Nous nous sommes occupés de savoir si les prix étaient justes ou exagérés. Nous nous trouvons placés dans la même position absolument que le comité des comptes publics l'a été avec l'agent Merwin, de Montréal. Celui-ci a déclaré que ses prix étaient justes et raisonnables et qu'il n'avait pas réalisé de profits disproportionnés. Mais pressé de questions, qu'a-t-il divulgué ? J'ai les prix par devers moi. Je ne sais pas si l'honorable premier ministre les a vus, mais s'il se donne la peine de regarder, il verra que Merwin a payé \$335 pour une chaudière à vapeur qu'il a vendue à l'administration pour \$936.50. Et il a l'audace de dire qu'il n'a pas réalisé de profits scandaleux ! C'est la même chose pour un grand nombre d'autres articles. Une machine qui lui a coûté \$756 lui a rapporté \$1,256 au département. Il n'y a pas un seul cas où l'administration n'aurait pas pu acheter toutes ces machines au même prix que Merwin, moins l'escompte accordé au commerce.

Sir WILFRID LAURIER : Parlez-vous de l' "Arctic" ?

M. J. D. REID : Non.

M. BRODEUR : Je soulève la question de règlement. L'honorable député parle d'une question qui a été débattue devant le comité des comptes publics et dont le rapport n'est pas encore déposé devant la Chambre. L'honorable député sait très bien que j'ai demandé à plusieurs reprises aux honorables députés de la minorité, au comité des comptes publics, de clore leur enquête, ce qu'ils n'ont fait qu'hier. Le ministère va soumettre son rapport et je crois qu'il est injuste, il est même illégal et antiparlementaire de faire allusion à une cause qui est encore pendante devant le comité d'enquête.

M. J. D. REID : Je répète tout simplement ce que j'ai lu, ce matin, dans les journaux et si j'enfreins le règlement...

M. L'ORATEUR : Si la cause est encore pendante devant le comité, il n'est pas parlementaire d'y faire allusion.

M. BRODEUR : Il sera temps de parler de cette question quand l'enquête sera close.

M. J. D. REID.

M. J. D. REID : Je n'en reparlerai plus. Je crois en avoir dit assez pour convaincre les honorables députés que tout n'était pas conduit régulièrement. J'en ai parlé parce que je suis sûr que lorsque le premier ministre aura entendu tous les détails de l'enquête sur l'expédition de l' "Arctic", de la bouche même de ceux qui ont conduit cette enquête, l'honorable député d'Hastings-est (M. Northrup) et l'honorable député de Simcoe-est (M. Bennett), il nous accordera une enquête complète sur l'administration du ministère de la Marine et des Pêcheries. S'il nous l'accorde, je crois que nous pourrons lui montrer des choses plus édifiantes encore que tout ce qui s'est passé sur l' "Arctic" et les opérations de l'agent Merwin.

Je parlais donc des prix. Si nous avions eu la liberté d'assigner des personnes compétentes et de faire librement la lumière sur tous les faits, il n'y a pas l'ombre d'un doute que nous aurions établi l'exagération des prix. Je suis convaincu que si le département avait préparé la liste des marchandises qu'il lui fallait pour cette croisière, il aurait pu acheter à bien meilleur marché, même s'il eut demandé des soumissions à quelques amis. J'ai déposé deux propositions demandant plus de latitude à cette enquête. Il est regrettable qu'elles aient été repoussées. Naturellement, la majorité différa d'opinion avec moi et je lui concède le droit de maintenir son opinion. C'est maintenant à la Chambre et au public de tirer les conclusions. Je répète que malgré l'enquête qui vient d'avoir lieu, je tiens encore à ma première idée, et je ne crois pas que le bateau a pu contenir toutes les marchandises qui ont été énumérées ; l'enquête ne m'a pas prouvé le contraire. Il y a du doute à ce sujet et le premier ministre aurait dû insister auprès du comité pour que cette enquête fût aussi complète que possible. Ce n'est qu'à cette condition que nous pouvions prouver nos accusations. Il n'a pas jugé à propos de le faire, et je n'ai pas pu approuver sur aucun point le rapport de la majorité du comité. J'espère toutefois que nous aurons plus de latitude dans une prochaine enquête, et nous prouverons que nos soupçons étaient justifiés.

M. F. F. PARDEE (Lambton-ouest) : Monsieur l'Orateur, j'ai écouté avec intérêt les observations de l'honorable député de Grenville (M. Reid) et je ne vois pas qu'il soit besoin d'argument plus éloquent pour démontrer la faiblesse de la cause des honorables députés de la gauche au sujet de l' "Arctic". Pourquoi nous parler de Merwin, quand il s'agit de l' "Arctic" ? Pourquoi nous parler d'une enquête dont le comité des comptes publics est encore saisi ? Il suffit de cela pour nous prouver que les honorables députés n'ont rien à reprocher au Gouvernement ou qu'ils ne veulent pas parler de la question qui est soumise à la Chambre.

Quant à l' "Arctic" je n'en dirai que quelques mots. Avant d'aborder cette question, j'aurais préféré entendre la version de l'opposition qui nous sera présentée avec tant d'habileté par d'autres orateurs, s'il faut en croire mon honorable ami ; mais il y a un ou deux points que je tiens à faire ressortir. J'examinerai premièrement si les provisions et marchandises ont été achetées régulièrement ; deuxièmement, si les marchandises achetées ont été mises à bord du navire ; troisièmement, si les effets mis à bord de l' "Arctic" moins ceux qui ont été réquisitionnés, ont été rapportés ; quatrièmement s'il est prouvé qu'après le retour du navire, les effets qu'il y avait à bord pouvaient encore servir.

Le but de l'expédition nous a été expliqué. Il fut décidé d'envoyer l' "Arctic" croiser pendant un certain temps dans les eaux de la baie d'Hudson. Dans ses instructions au capitaine Bernier que j'ai ici, le sous-ministre de la Marine et des Pêcheries lui dit que l' "Arctic" sera approvisionné pour un voyage de trois ans. Il lui écrivit. Le capitaine Bernier est un homme de grande expérience, qui avait, je crois, déjà entrepris plusieurs voyages de cette nature pour le Gouvernement, et qui avait fait une étude spéciale de la question.

Il était donc naturel que le département lui écrivit et le chargea de préparer la liste des effets et provisions nécessaires pour ce voyage. Cette liste fut préparée. Il est vrai que l'original n'a pas été produit devant le comité, mais pas un seul député de l'opposition n'a prétendu que la copie qui a été mise sous les yeux du comité n'était pas, en tous points, conforme à l'original. On avait d'abord calculé que l'approvisionnement de l' "Arctic" coûterait environ \$118,000. J'admets que la somme est importante et que le département était tenu d'apporter tout le soin et la surveillance nécessaires dans l'emploi de cet argent, et je crois pouvoir démontrer que c'est ce qui a été fait.

On a dit que ces marchandises n'auraient pas dû être achetées comme elles l'ont été, et que le département aurait dû demander des soumissions. Une des premières choses qui ont été prouvées à l'enquête, c'est que d'après les ordres qui avaient été donnés, l' "Arctic" devait appareiller dans un délai de deux mois. On admettra que si on n'avait que deux mois pour approvisionner le navire, le délai était trop court pour demander des soumissions. Le département envoya aussitôt des lettres à des marchands bien connus, leur demandant de fournir tels et tels articles, en conformité de la liste préparée par le capitaine Bernier, et leur disant que ces articles devraient être fournis au prix courant du marché.

Ces effets furent reçus et quelles précautions prit le département pour s'en assurer ? D'abord, un nommé Weeks fut nommé comptable sur l' "Arctic" ; on adjoignit un nommé Moffet au capitaine Bernier, à titre de

secrétaire ; le capitaine Bernier était lui-même sur les lieux et M. Gregory, de Québec, vérifia et inspecta tous les envois.

C'est à ce moment que fut formulée l'accusation que l'on trouve dans le rapport de la minorité. L'honorable premier ministre fut averti que les provisions que l'on mettait à bord du navire laissaient à désirer sous le rapport de la qualité et sous celui de la quantité, et c'est alors aussi qu'il prit les moyens que tout homme aurait pris, pour empêcher la fraude. Il chargea un fonctionnaire du département, en qui il pouvait avoir toute confiance, de se rendre à Québec et de vérifier les effets qui étaient mis à bord du navire, d'en prendre des échantillons et de les envoyer à Ottawa pour qu'ils y fussent examinés. Ce fonctionnaire était M. Boudreau. Puisque toutes ces précautions ont été prises, les honorables députés de la gauche ont mauvaise grâce à prétendre que le département aurait dû voir à ce que les marchandises achetées fussent mises à bord du navire.

M. R. L. BORDEN : Quel est le nom du fonctionnaire dont parle l'honorable député ?

M. PARDEE : M. Boudreau.

Sir WILFRID LAURIER : J'ai aussi envoyé le colonel White.

M. PARDEE : M. Boudreau et le colonel White.

M. BORDEN : Ont-ils été envoyés ensemble ?

M. PARDEE : Non, autant que je puis voir. Quelles étaient les fonctions du premier en arrivant à Québec ? Le capitaine Bernier et son secrétaire Moffet étaient sur les lieux dès le premier jour et sont restés à Québec, pour vérifier les envois, jusqu'au 6 août, sans discontinuer.

A cette date, Moffet fut remplacé par Weeks, le comptable, qui vérifia tous les effets mis à bord, en compagnie de Boudreau ; Duchesnay dit qu'il a aussi été présent une partie du temps, mais nous pouvons laisser son témoignage de côté.

Voici donc quelle était la situation : Bernier, qui avait commandé les marchandises, était présent, et non seulement il les vérifiait ainsi qu'il l'a démontré par le calepin qu'il portait sur lui et qu'il a produit devant le comité, mais il ouvrait les caisses et aidait à les descendre à fond de cale, et par conséquent, il devait être bien au courant de toute l'affaire. Il présidait de plus au classement des caisses dans les cales du navire, afin de savoir où les retrouver quand il en aurait besoin. Moffet était avec lui et vérifiait chaque envoi. Ce dernier déclare, dans son témoignage, qu'il a ouvert un grand nombre de caisses et il jure qu'il est à sa connaissance personnelle que les effets qu'il a vérifiés et pointés sur le bloc-note produit devant le comité, ont été livrés à bord de l' "Arctic".

Weeks, qui a succédé à Moffet, jure également que tous les effets inscrits par lui sur ce bloc-note ont été reçus et ont été mis à bord de l' "Arctic". Avec les dépositions de Bernier, Moffet et Weeks, nous avons une preuve suffisante que les marchandises dont ils ont eu à s'occuper ont été réellement livrées et mises à bord de l' "Arctic".

Vient ensuite Boudreau, qui jure qu'il prit le bloc-note sur lequel Weeks et Moffet avaient fait leurs vérifications et qu'avec un crayon vert—on a constaté des marques vertes sur le papier—il a refait le pointage des marchandises et que ce n'est qu'après cette deuxième vérification que les certificats annexés aux factures ont été signés par le fonctionnaire désigné à cet effet. Quelques députés de la garçe et l'honorable député de Simcoe-est, entre autres, ont cherché à établir que ces certificats n'ont aucune valeur, parce que chaque facture séparément n'a pas été signée et approuvée simultanément par les trois ou quatre fonctionnaires préposés à la réception des marchandises. A cela nous pouvons répondre que tous ceux qui ont apposé leur signature au bas de ces certificats ont juré, de la manière la plus formelle, qu'ils savaient personnellement que les marchandises mentionnées sur ces factures étaient à bord du navire, ou qu'ils savaient que celui qui avait signé le certificat en premier lieu avait vérifié chaque item de la facture et que, par conséquent, ils étaient en droit de signer aussi.

Il n'y a donc pas le moindre doute que toutes les marchandises achetées ont été livrées, qu'elles ont été mises à bord de l' "Arctic", et il n'y a rien dans l'enquête qui démontre qu'elles aient été détournées de leur légitime destination avant d'avoir été livrées à bord du navire.

Je passe maintenant à la question suivante : après que ces marchandises ont été mises à bord du navire, en a-t-il été fait un emploi légitime et convenable ? La Chambre a le droit d'être renseignée sur ce point, et voyons ce qui ressort de l'enquête. Pendant le premier mois, les commis aux vivres eut assez de provisions pour nourrir l'équipage, sans signer de réquisitions. Mais après le premier mois, le mode fut changé. Le commis aux vivres, Duchesnay, alla trouver le comptable, Weeks, et lui présenta une liste écrite au crayon des effets dont il avait besoin. Muni de cette réquisition, Weeks se rendit dans la cale, vérifia les marchandises et les remit à Duchesnay. A la fin de chaque mois, ces réquisitions étaient vérifiées de nouveau par le major Moodie, le commandant de l'expédition, et approuvées sous sa signature, et chacune de ces réquisitions, au nombre de 58, ont été produites à l'enquête.

Je ne sais pas si d'autres membres du comité ont fait la même chose, mais j'ai examiné chacune de ces réquisitions et j'ai constaté que, dans l'ensemble, elles étaient inattaquables. Il est utile d'expliquer qu'il

était parfois difficile de se rendre compte, au moyen des factures, de la manière dont les réquisitions avaient été vérifiées, car, en arrivant sur le navire, le major Moodie avait ordonné à Weeks de faire un nouveau pointage de tout ce qui avait été mis à bord et de tout convertir en livres ou en gallons, selon le cas, afin de pouvoir faire un inventaire absolument exact. Ce n'est qu'en attaquant l'exactitude ou l'honnêteté de l'opération que je viens d'expliquer qu'on peut prétendre que les réquisitions sont inexactes. Mais si on s'était donné la peine de les examiner attentivement, comme je l'ai fait, on aurait constaté qu'elles correspondent exactement avec les marchandises qui ont été mises à bord du navire.

Bien plus, le major Moodie exigea de Weeks qu'il remplît la feuille quotidienne de la gendarmerie à cheval, sur laquelle est indiqué, dans des colonnes séparées, tout ce qui est consommé jour par jour. De cette manière, on pouvait savoir exactement où allait les marchandises, on pouvait établir le bilan de ce qui avait été mis à bord du navire, de ce qui avait été consommé, et constater, au retour, ce que l'expédition avait coûté au pays.

Nous arrivons ensuite à Fullerton. On prétend qu'à cet endroit on a distribué beaucoup de provisions, qu'on en a fait un usage illégitime et qu'il est impossible de retracer l'emploi qui en a été fait. Je suppose que c'est à Fullerton qu'à dû se produire le détournement dont on se plaint, et le seul détournement qui a pu se produire à cet endroit, consisterait dans les provisions qu'on aurait distribuées aux Esquimaux.

D'après les témoignages entendus, c'est une habitude dans ces régions polaires d'organiser des réjouissances quand un navire arrive. Je suppose que les naturels du pays sont heureux de voir des étrangers et vont leur souhaiter la bienvenue. Mais, quoi qu'il en soit, il est certain que ces Esquimaux sont venus à bord de l' "Arctic", et que dans une circonstance le major Moodie a donné ordre au cuisinier de préparer un repas pour 95 d'entre eux. Ce fut apparemment une soirée de gala. Les Esquimaux étaient venus pour témoigner de leurs bonnes dispositions et l'équipage tenait à donner une bonne idée des Canadiens. Je ne vois pas ce qu'il y a de mal à cela. Si on voulait entretenir des relations amicales avec ces Esquimaux; si on voulait comme il a été prouvé à l'enquête, les employer à certains travaux et à la transmission du courrier, je considère qu'on a eu raison de leur procurer quelques réjouissances et de distribuer quelques aliments à 90 ou 100 d'entre eux. Il me semble que le Canada peut se permettre cette dépense. Il ressort aussi de l'enquête qu'après le retour de l'expédition à Chesterfield, il y a eu continuellement une quarantaine d'Esquimaux autour du navire. Ces Esquimaux apportaient des fourrures et rendaient différents

services et, en échange, on leur donnait deux repas par jour—ils fournissaient eux-mêmes le troisième.

Il n'y a pas de doute qu'une certaine quantité des vivres de l' "Arctic" a servi à nourrir ces Esquimaux pendant le séjour du navire à Chesterfield. Je ne vois pas qui voudrait en faire un reproche au département, et, pour ma part, je considère que ce n'était que juste, en retour des services qu'ils rendaient. Le navire resta ensuite à Fullerton jusqu'à la rupture des glaces, et rentra au port.

Pendant le séjour de l'expédition à Fullerton, certaines fourrures apportées par les Esquimaux furent mises à bord de l' "Arctic". J'aurai l'occasion de revenir sur ce sujet. Dès que la glace se mit en mouvement, le navire appareilla. J'ignore si on avait l'intention de revenir à Québec ou non, mais à la baie du Château, l' "Arctic" rencontra le Neptune". C'est ici, au dire de l'opposition que se cache le grand mystère de l'expédition, car le navire semble revenir. Le major Moodie se dirige vers le nord avec l'autre navire et Fortescue revient à Québec. Je n'ai pas cherché à me renseigner sur ce point, car il n'affecte en rien la question qui nous occupe. Tout ce que je sais, c'est que ce changement eut lieu dans l'équipage et que l' "Arctic" revint à Québec d'abord, puis à Sorel.

C'est à ce moment qu'on voit reparaître Weeks. Il reçoit l'ordre de descendre à fond de cale et de faire l'inventaire de ce qui restait, de faire un relevé de ses réquisitions, de calculer la quantité de vivres qui avaient été consommées et celles qui restaient dans le navire. Et qu'a-t-il constaté ?

M. Semple dit qu'il accompagnait Weeks dans ce travail et il est certain que Weeks a fait l'inventaire de tout ce qu'il y avait à bord de l' "Arctic." Il a mis sous les yeux du comité le livre dans lequel il avait entré les effets reçus à bord de l' "Arctic," ainsi que les réquisitions, et il a été constaté que les quantités qui restaient dans le navire correspondaient exactement avec ses livres, déduction faite des réquisitions. Cela établit qu'en tant que Weeks est concerné, il a honnêtement rempli son devoir. Ces listes ont été clavi-graphiées et remises au comité ; elles sont parmi les autres documents, comme pièces du dossier, et rendent compte, jusqu'au dernier sou de toutes les marchandises qui ont été mises à bord de l' "Arctic."

M. R. L. BORDEN : L'honorable député me permettra-t-il de lui demander la valeur des effets rapportés, calculés d'après les prix des factures ?

M. PARDEE : Je n'ai pas les documents sous la main et je ne voudrais pas mentionner un chiffre au hasard, dans la crainte de me tromper.

M. R. L. BORDEN : A la fin de votre discours, ce sera assez tôt.

M. PARDEE : Voici donc ce qui en est : L' "Arctic" part avec une certaine quantité de vivres. Toutes les précautions nécessaires sont prises pour s'assurer que tout ce qui a été acheté a été mis à bord. Tout le long du voyage, les vivres ne sont livrées que contre des réquisitions régulières et nous avons les quantités qui ont été livrées, jour par jour. Au retour on fait l'inventaire de tout ce qui reste et on constate que tout ce qui a été mis à bord et n'a pas été légitimement consommé pendant le voyage est encore dans la cale du navire.

S'il en est ainsi—et je maintiens qu'il n'y a pas l'ombre d'une preuve du contraire—l'accusation formulée dans le rapport de la minorité ou dans la motion de nos honorables adversaires à l'effet qu'une partie de ces marchandises a été détournée au profit d'une personne ou de personnes inconnues, tombe d'elle-même. Le préambule de la résolution dit :

Vu que des accusations similaires ont aussi été portées à l'effet que des prix excessifs ont été frauduleusement payés pour lesdits approvisionnements et que des avantages pécuniaires ont été de ce chef retirés par des fonctionnaires dudit département.

On admettra que lorsque des accusations aussi graves et aussi générales sont portées, c'est à ceux qui les portent qu'il incombe de prouver qu'elles ont au moins quelque fondement.

On s'est plaint de ce que le comité n'avait fait entendre d'autres témoins que des fonctionnaires, ceux-là mêmes, sans doute qu'on désirait censurer. Tous ces témoins ont été soumis à des contre-interrogatoires sévères par des avocats habiles, et où a-t-on obtenu la preuve qu'un seul de ces fonctionnaires qu'on soupçonnait, ait fait un sou de bénéfice dans cette affaire ? L'affaire a été examinée dans tous ses détails, nous avons le résultat de l'enquête sous les yeux et personne n'osera soutenir qu'un employé du ministère de la Marine et des Pêcheries a retiré quelque avantage pécuniaire de cette expédition.

Cette accusation doit être retirée, puisqu'il est démontré qu'elle est fautive.

Le bruit avait couru qu'après le chargement de l' "Arctic," alors qu'il était mouillé au large, une embarcation s'en était approchée, pendant que l'équipage dormait et en avait enlevé des marchandises. Cela a été formellement nié. Il a été prouvé que pendant tout le temps que l' "Arctic" est resté à Québec, il y a toujours eu des vigies à bord, et qu'il était impossible de rien enlever.

Il est donc établi qu'aucun fonctionnaire, soit d'Ottawa, soit de Québec, n'a profité pécuniairement de cette expédition.

Il convient maintenant d'étudier la valeur des dépositions recueillies par le comité. Tous les témoins entendus n'ont-ils pas donné des témoignages clairs et précis, des témoignages qu'un avocat qui plaiderait

devant un jury considérerait comme absolument dignes de foi? L'honorable député de Grenville (M. Reid) a dit que la leçon avait été faite aux témoins. Ceci équivaudrait à la subornation de témoins et je m'étonne qu'on ose porter une pareille accusation dans cette Chambre et insinuer que les députés ministériels qui faisaient partie de ce comité sont allés trouver les témoins, leur ont expliqué ce qu'ils devaient dire et ne pas dire, sous la foi du serment, afin que les accusations ne pussent pas être prouvées.

L'honorable chef de l'opposition occupe un rang distingué dans la profession et je lui demande s'il approuve son collègue de lancer de pareilles insinuations contre ceux d'entre nous qui faisons partie de ce comité. Je ne conçois pas de flétrissure plus grave à infliger à un membre du barreau que de laisser entendre qu'il peut oublier l'étiquette professionnelle au point de s'entendre avec les témoins sur la nature de la déposition qu'ils devront donner devant un comité. La chaleur de la discussion et la vivacité de nos luttes politiques peuvent excuser bien des choses, mais il y a des bornes qu'il ne faut pas dépasser envers des adversaires qui occupent une position honorable dans leur profession, parmi leurs concitoyens et dans cette Chambre. Même quand toute autre planche de salut fait défaut et qu'on se voit acculé dans une impasse sans issue, il n'est pas permis d'accuser un collègue de faire la leçon aux témoins, de leur préparer l'histoire qu'ils devront raconter et de les inciter au parjure pour empêcher que les accusations soient prouvées. Je dis que cela dépasse les bornes.

M. R. L. BORDEN : L'honorable député peut-il nous dire si sa réprimande s'adresse aussi à l'honorable député de Vancouver (M. Macpherson) qui a lancé exactement la même insinuation au sujet de la déposition du témoin Duchesnay, ce matin ?

M. PARDEE : S'il l'a fait je ne l'ai pas entendu. Je ne crois pas qu'il soit allé jusque-là ; il a simplement dit que certains membres de l'opposition avaient vu Duchesnay avant qu'il fût appelé à témoigner. S'il a voulu insinuer plus que cela, mes remarques s'adressent à lui comme aux autres, et je n'ai pas la moindre hésitation à le reconnaître.

M. CARVELL : L'honorable député de Vancouver a dit, au contraire, que le témoin Duchesnay a cherché à voir les députés de l'opposition avant de rendre son témoignage.

M. R. L. BORDEN : Il a dit plus que cela ; il a dit que le témoin avait été longtemps enfermé avec certains députés de la gauche et il a demandé s'ils n'avaient pas couché ensemble.

M. PARDEE : Pour en revenir aux témoins, l'honorable député d'Hastings (M.

Northrup) en contre-interrogeant Weeks, a cherché à démontrer que l'inventaire fait par ce dernier des effets rapportés de l'expédition ne pouvait avoir aucune valeur, vu qu'une partie de la cargaison avait été perdue. Je n'ai qu'un mot à répondre à cela. Weeks, interrogé par mon honorable ami a avancé qu'une partie des vivres avait été perdue. On lui a demandé dans quelle proportion, par rapport au tout. Il a répondu que dans le cas des biscuits,—je crois que c'est le seul cas—il n'y avait pas eu moins de 25 pour 100 de pertes. Le témoin explique que cela est dû à ce que la cargaison a été déplacée trois fois ; il ajoute que ce calcul de sa part est purement approximatif, et qu'à part ce qui a été perdu par suite de ces déplacements, son inventaire est absolument exact.

Je crois que nous pouvons maintenant laisser de côté les témoignages de Weeks et de Moffet, et prendre celui du capitaine Bernier qui est probablement celui qui en sait le plus sur cette expédition. Il semble y avoir mis tout son cœur ; on dirait qu'il a la passion de ces sortes d'expéditions et qu'il sait sur le bout de ses doigts tout ce qui a été mis à bord du navire. Il a vérifié les envois, il les a entrés dans son propre livre qu'il a produit à l'enquête ; et quand ce livre fut examiné on a constaté qu'il s'accordait exactement avec les autres. Il jure qu'il est à sa connaissance personnelle que toutes ces marchandises achetées pour l'expédition et mentionnées sur ces factures, ont été mises à bord du navire, qu'il en a surveillé le chargement et qu'il a été mêlé à l'affaire du commencement à la fin.

Il admet que certains articles ont été consommés, sans qu'il y ait eu de réquisitions, et nous aurons l'occasion de revenir sur ces articles qui consistent surtout en cigares, etc. Mais quand aux vivres et autres marchandises, elles ont été mises à bord et livrées contre des réquisitions régulièrement signées. Je crois qu'on peut ajouter foi à ce que dit le capitaine Bernier. Ce n'est pas la première fois qu'il dirige de semblables expéditions ; il sait juste ce qu'il faut pour de pareils voyages et il jure que tout ce qui était à bord était, en quantité et en qualité, tel que représenté sur les factures ; il ajoute que tout était nécessaire, en cas d'événements imprévus.

Nous arrivons ensuite au docteur Flood. On a fait beaucoup de tapage et on cherchera sans doute à en faire encore beaucoup plus, au sujet de la quantité de médicaments qu'on a mis à sa disposition. Si quelqu'un tombait malade dans ces régions éloignées, et si le docteur n'avait pas le remède nécessaire, il est évident qu'il ne pourrait pas le faire venir. Ça peut être une question de vie ou de mort. C'est pour cela que le docteur Flood dit que tout ce qui a été mis à bord était nécessaire, qu'il n'aurait pas été prudent de s'embarquer sans ces remèdes.

M. PARDEE.

Il fait cette déclaration en sa qualité professionnelle.

Je crois que nous avons là l'ensemble des témoignages quant à la cargaison, sauf celui de Duchesnay. Ce dernier était commis aux vivres; il n'était pas en très bons termes avec les membres de l'expédition et surtout avec le major Moodie. Il déclare lui-même qu'il est venu ici expressément pour se venger du major Moodie. La principale accusation qu'il porte contre celui-ci, c'est qu'une certaine quantité de fourrures ont été mises à bord de l' "Arctic" par les Esquimaux; que ces fourrures ont été enlevées des caernes à Fullerton et embarquées sur l' "Arctic", et qu'elles ont ensuite été transbordées sur le "Neptune" quand les deux navires se sont rencontrés et que le major Moodie les a emportées avec lui.

En d'autres termes, il a laissé entendre que toutes les fourrures ou presque toutes les fourrures mises à bord de l' "Arctic" à Fullerton et transbordées sur le "Neptune" sur les ordres du major Moodie, avaient été détournées au profit de ce dernier.

Voyons maintenant quels sont les faits. Il est vrai qu'une certaine quantité de fourrures a été prise par l' "Arctic" à Fullerton. Elles avaient été achetées des Esquimaux. Ces fourrures furent mises dans des barils et d'autres en ballots et placées à bord de l' "Arctic" à son départ de Fullerton. Quand l' "Arctic" rencontra le "Neptune" une certaine quantité de provision fut mise à bord du "Neptune" mais il a été prouvé au delà de tout doute qu'on n'y a pas mis pour un seul dollar de fourrure; il a été prouvé aussi que toutes les fourrures prises par l' "Arctic" à Fullerton sont actuellement dans les magasins du Gouvernement à Ottawa, et qu'on attend un marché favorable pour les vendre. Voilà tout ce qu'il y a dans la déposition de Duchesnay au sujet des fourrures.

Mais il avait d'autres accusations à porter. Il déclare que lui et les Canadiens-français de l'expédition ont été maltraités et ont eu à subir des injustices de la part du major Moodie. Quelles raisons donne-t-il pour parler ainsi? Il dit que le livre du bord qui a été produit à l'enquête fait voir que plus de Canadiens-français que de Canadiens de langue anglaise, ont été punis pour diverses offenses. Or il est en preuve que ce même Duchesnay a été le premier puni pour infraction aux règlements. Il avait volé assez de boisson pour s'enivrer complètement. Cité devant le major Moodie, pour mauvaise conduite et tapage, il a été condamné à \$5 d'amende. Après le procès, il avertit le major Moodie qu'il se vengerait et rapporterait l'affaire à M. Monk. Dans sa déposition il déclare en toutes lettres qu'il est venu ici expressément pour se venger du major Moodie. Un jury ou un tribunal accepterait-il un pareil témoignage, celui d'un témoin qui vient ici avec la haine au cœur et qui avoue avoir dit au major Moodie qu'il se vengerait en le dénonçant?

Il raconte toutes sortes d'histoires scandaleuses sur l'expédition, lance des insinuations quant aux relations de l'équipage avec les Esquimaux et raconte plusieurs autres histoires qui n'ont jamais été prouvées et qui, quand elles le seraient, n'ont aucun rapport avec les marchandises qui ont été mises à bord de l' "Arctic". C'est ce témoin qui accuse le major Moodie d'avoir volé des fourrures et avoir fait preuve de partialité à l'égard des Canadiens-français.

M. BERGERON: A-t-il offert lui-même de venir déposer?

M. PARDEE: Tout ce que je puis dire, c'est qu'il a avoué qu'immédiatement après avoir reçu une sommation, il a écrit à M. Monk pour le mettre au courant.

M. BERGERON: En justice pour ce témoin, je rappellerai à l'honorable député qu'en réponse à une question que je lui ai moi-même posée, il a déclaré que ce n'est qu'après avoir reçu une sommation et être venu ici qu'il avait vu M. Monk. Il n'est pas venu s'offrir de lui-même.

M. PARDEE: Il n'en reste pas moins acquis qu'il a déclaré lui-même au major Moodie qu'il se vengerait. Bien plus, Duchesnay avoue avoir gardé en sa possession les papiers du bord, les réquisitions qui avaient été données. Il aurait dû les remettre, mais il ne l'a pas fait. Non-seulement il a gardé les réquisitions; mais—ce qui montre la petitesse de son caractère—il a conservé les menus et à cherché à faire du scandale à ce sujet. En toutes choses, Duchesnay s'est montré ce qu'il était. Un être vil, sans respect pour la vérité. Il a commencé par dire qu'au moins 26 barils de fourrures avaient été mis à bord de l' "Arctic" et transbordés sur le Neptune et dans le contre-interrogatoire, il ne peut pas dire s'il y en avait même dix, y compris les provisions. La Chambre appréciera ce témoignage et je laisse à nos honorables adversaires le soin d'en tirer ce qu'ils pourront.

Il ressort de l'enquête que le major Moodie se considérait et était en réalité le commandant de l'expédition. Il était très sévère sur la discipline et avait à cœur le succès de l'entreprise. Il exigeait de tous une obéissance complète aux règlements. Cela lui a valu la haine de Duchesnay et c'est pourquoi ce dernier l'accuse d'avoir volé des fourrures. Si j'ai réussi à démontrer que les marchandises achetées ont été mises à bord de l' "Arctic", et qu'il en a été rendu compte, je ne vois rien de plus à ajouter. Pour moi, la question est réglée. Il n'a pas été prouvé qu'une quantité appréciable des marchandises achetées pour cette expédition aient été détournées de sa destination légitime. Il est prouvé au contraire, que ces marchandises ont été mises à bord de l' "Arctic", qu'il en a été fait un usage légitime et que celles qui n'ont pas été mentionnées ont été rapportées.

Le seul autre point qui me reste à traiter, c'est celui-ci : on a prétendu que certains témoignages avaient été exclus de l'enquête. Voyons jusqu'à quel point cette prétention est justifiable. Vers la fin de mai, l'opposition a prétendu que des irrégularités avaient été commises dans le département de la Marine et des Pêcheries et a demandé qu'une commission fut instituée pour faire une enquête sur toute l'administration du département, ce qui était, à mon sens, une demande bien étrange. Cette demande fut rejetée ; mais une enquête fut accordée sur l'accusation formelle que toutes les marchandises achetées pour l'expédition de l' "Arctic" n'avaient pas pu être mises à bord de ce navire. Il a été démontré que cette accusation était mal fondée et le rapport de la minorité l'admet. Avant de lancer ces accusations, les membres de l'opposition avaient dû s'entendre entre eux. La première chose à faire dans une pareille situation, n'est-elle pas de prendre le rapport de l'auditeur général, de voir les prix qui avaient été payés et de faire venir ensuite des spécialistes pour savoir si ces prix étaient justes et raisonnables. Mais ce n'est pas ce qui a été fait. L'enquête du comité a commencé le 4 juin. Après que tous les témoins appelés eurent été entendus, et au moment où le comité était sur le point de conclure ses travaux, les députés de l'opposition sachant que l' "Arctic" se préparait à repartir pour le nord, demandèrent que des sommations fussent envoyées à d'autres témoins pour s'enquérir de la qualité de certaines marchandises mises à bord de ce navire. Voici, je crois, une des premières motions de l'honorable député de Hastings, à ce propos :

Vu qu'il a été impossible de comparer les marchandises et les factures pendant le chargement de l' "Arctic", et vu la déclaration du département...

Je maintiens que cela est absolument faux.

Il est proposé par M. Northrup, et appuyé par M. Bennett qu'un comptable soit chargé par le comité d'examiner les factures, les réquisitions et l'inventaire des marchandises rapportées, pour voir si les effets fournis par le département de la Marine pour l' "Arctic" ont été réellement mis à bord de ce navire.

Le comité rejeta cette motion et je crois qu'il avait raison de la rejeter. Si elle avait été faite au commencement de l'enquête elle aurait certainement été adoptée. Mais comme je l'ai dit, il y a un instant, le comité achevait ses travaux, la session était sur le point de finir, et la nouvelle enquête que l'on voulait faire, aurait demandé des semaines.

M. R. L. BORDEN : A quelle date cette motion a-t-elle été faite ?

M. PARDEE : Il n'y a pas de date ici, il faudrait consulter les minutes des procès-

M. PARDEE.

verbaux. Je crois qu'elle a été faite à l'avant-dernière séance du comité. Voici la deuxième :

Proposé par M. Northrup, appuyé par M. Bennett, que des échantillons des différents articles à bord de l' "Arctic" soient envoyés à Ottawa pour être inspectés et examinés par ce comité.

Cette seconde motion demandait exactement la même chose. Le comité ne pouvait pas l'admettre, car cela aurait retardé de plusieurs semaines la clôture de l'enquête, lorsque l'opposition, malgré tous ses efforts, n'avait rien pu découvrir de louche ou d'irrégulier.

M. R. L. BORDEN : Cette motion aurait-elle été à propos si elle eut été faite plus tôt ?

M. PARDEE : Si l'on tient compte que des échantillons avaient déjà été envoyés à Ottawa et avaient été examinés avant que les marchandises fussent mises à bord de l' "Arctic", qu'elles avaient été approuvées et que les témoins avaient déclaré sous serment, que tout ce qui avait été acheté avait été mis à bord du navire, je considère que cette motion était pour le moins inutile.

M. R. L. BORDEN : Le comité a-t-il eu des échantillons ?

M. PARDEE : Non, ils ont été envoyés ici avant le départ de l' "Arctic".

M. R. L. BORDEN : Le comité les a-t-il vus ?

M. PARDEE : Non, et il n'aurait pas été beaucoup plus avancé, s'il les avait vus. Nous avons fait demander un échantillon de bovril et nous l'avons reçu deux jours après. Il fut examiné par M. Wolfenden. On lui a demandé si les prix étaient raisonnables, et il répondit qu'il n'en savait rien. On lui demanda de plus s'il savait ce que c'était que du bovril. Voici sa réponse : "Je sais ce que c'est que du beefene". Le beefene est un produit qu'il fabrique lui-même. Il n'a pas pu dire ce qui entre dans la composition du bovril ; mais comme l'a rapporté l'honorable député de Vancouver (M. Macpherson), après l'avoir goûté, il déclara que le bovril avait à peu près le même goût que le beefene, si ce n'est qu'il était peut-être un peu plus salé. Il a été prouvé devant le comité que si ce bovril a été payé plus cher que le prix ordinaire, c'est parce que le département avait fait une commande spéciale d'un produit plus fort et plus concentré que le bovril ordinaire. Voici le texte de la motion suivante :

Proposé par M. Bennett, appuyé par M. Northrup, que deux experts soient nommés par l'auteur de la motion et le président pour faire l'inventaire et examiner la qualité des marchandises qui sont encore à bord de l' "Arctic" et dont il n'a pas été fait usage et que ces experts soient autorisés d'inspecter ces marchandises s'ils le jugent à propos.

Proposé par M. Northrup, appuyé par M. Bennett : Vu que M. Boudreau, que le département a envoyé pour surveiller la livraison des marchandises à bord de l' "Arctic" a admis avoir quitté la banque Molson, parce qu'en sa qualité de gérant, il avait accepté une commission d'un client de la banque, le gérant général et l'inspecteur de ladite banque Molson soient appelés pour déposer sur les raisons pour lesquelles M. Boudreau a quitté l'emploi de cette banque.

Ces deux motions n'auraient pas pu être acceptées sans prolonger inutilement les travaux du comité. Les membres de l'opposition avaient eu tout le temps nécessaire de faire ces propositions longtemps avant cette date. Quant à celles qui concernent Boudreau, son témoignage n'avait pas été attaqué. Il avait déclaré qu'il avait vérifié une partie des marchandises et qu'il avait examiné le contenu d'un certain nombre de caisses. Quant à savoir s'il avait accepté une commission, et s'il avait été congédié de la banque, il a déclaré qu'il avait envoyé sa démission. Le comité n'avait rien à faire avec cette question.

Je maintiens donc que dans tous les cas que je viens de citer les conclusions du rapport de la minorité ne sont pas justifiées par la preuve. Nos honorables amis ont complètement échoué dans leurs efforts pour prouver leurs accusations. Ils ont eu toute la latitude nécessaire et je prétends que la motion adoptée par la Chambre était assez générale pour leur permettre d'entendre et d'interroger tous les témoins nécessaires. Ils ont interrogé tous les témoins qui se sont présentés. Ils ont fait tout ce qu'ils ont pu, comme c'était leur devoir, ils ont cherché à obtenir de ces témoins tous les aveux possibles pour appuyer leurs prétentions. Mais jusqu'à présent, ils n'ont rien trouvé pour corroborer les conclusions du rapport de la minorité, car toutes leurs accusations ont été trouvées sans fondement.

L'honorable député de Grenville (M. Reid) dit que le fardeau de la preuve retombait sur nous. Ce n'est pas du tout mon opinion. Ce comité a été institué à la suite de certaines accusations lancées dans cette Chambre, et il ressort de l'enquête que ces accusations n'étaient pas fondées. Il a été démontré hors de tout doute, que ceux à qui le commandement de cette expédition avait été confié, étaient des hommes capables de remplir ces fonctions, et qu'ils s'en sont acquittés parfaitement ; il a été prouvé que la discipline a été strictement observée, que les vivres ont été distribués avec ordre et économie ; que ce qui n'a pas été consommé a été rapporté et que le pays n'a rien perdu, même si on a pris plus de vivres qu'il n'en fallait, vu que l'expédition n'a duré qu'un an au lieu de trois ans.

Tout ce qui n'a pas été consommé est actuellement entre les mains du département, et les dépenses qu'il aurait fallu faire pour une nouvelle expédition ne seront

pas nécessaires cette année, de sorte que le pays n'y perdra rien.

Je maintiens que l'expédition, après avoir accompli tout ce qu'on attendait d'elle, est revenue au bout d'un an, au lieu de trois ans ; je maintiens que l'accusation que toutes les marchandises achetées n'auraient pas pu être logées à bord du navire est entièrement réfutée par le rapport de la minorité lui-même. Il est vrai qu'une certaine quantité de vivres n'a pu être mise à fond de cale, mais elle a été placée sur le pont. Est-ce notre faute si les honorables députés de l'opposition, en portant leurs accusations, ont oublié de tenir compte de l'espace qu'offrait le pont du navire ? Puisque une certaine partie de cet espace a été occupée par ces marchandises, nos honorables adversaires devraient avoir le courage d'admettre qu'ils se sont trompés. Mais l'honorable député de Grenville n'a pas ce courage-là. Il préfère dire : Bien que notre enquête n'ait pas réussi ; bien que nous n'ayons pas prouvé tout ce que nous voulions prouver ; bien que nous n'ayons pas fait la preuve des accusations que nous avons portées, je persiste à croire qu'il y a eu des détournements, qu'une partie des marchandises n'a pas été mise à bord du navire, et rien ne m'ôtera de l'idée qu'il n'y a pas eu quelque chose de louche dans cette affaire.

Il n'y a pas de pires aveugles que ceux qui ne veulent pas voir, mais le moyen le plus honorable à employer, quand on ne peut pas prouver ses accusations, c'est de les retirer. Les comptes de l'expédition de l' "Arctic" sont parfaitement en règle, et il ne faut pas oublier que lorsqu'il s'agit d'une dépense de \$125,000, il est presque impossible, même pour un particulier, d'empêcher qu'il y ait quelques erreurs. Le Gouvernement a pris toutes les précautions qui pouvaient être prises quant à l'achat et à la livraison des marchandises. Il a vu à ce que les prix ne fussent pas exagérés, et c'est ce qui a eu lieu pour tout ce qui a été acheté, à l'exception du tabac. Le département a fait son devoir, il n'y a rien à lui reprocher, et toutes les accusations qu'on avait portées ont été trouvées fausses, à l'exception peut-être de un ou deux articles.

M. R. L. BORDEN : Je prie l'honorable député de ne pas oublier la question que je lui ai posée. Quelle est la valeur, d'après les factures, des marchandises qui ont été rapportées ?

M. PARDEE : Je n'ai pas les documents sous la main ; je les aurai plus tard.

M. W. H. BENNETT (Simcoe-est) : Monsieur l'Orateur, je dois dire que le discours de l'honorable député de Lambton-ouest (M. Pardee) m'a surpris et désappointé, car il a assisté à toutes les séances de l'enquête, et on aurait pu supposer qu'à titre d'avocat, il aurait pris soin d'appuyer son discours sur les dépositions entendues, afin que plus tard on pût dire : Voici une déclaration faite

par l'honorable député de Lambton-ouest, et si vous voulez consulter l'enquête, vous verrez à telle page que cette déclaration est vraie. Mais malheureusement, tous ceux qui, plus tard, liront ces discours, seront incapables de citer un seul témoignage pour appuyer les assertions qu'il contient. J'aurais supposé que l'honorable député, qui a suivi toute l'enquête, se serait donné la peine d'appuyer ses remarques sur les témoignages entendus, au lieu de se borner à discréditer M. Duchesnay et à lui reprocher sa manière de donner une déposition. Mais c'est une question entre l'honorable député et M. Duchesnay, et je ne vois pas en quoi elle peut intéresser le public. Ce que le public a intérêt de savoir, c'est où sont allés les \$125,000 dépensés pour l'approvisionnement de ce navire et si cet argent a été employé sagement, ou follement gaspillé.

Il est regrettable que l'honorable premier ministre ait jugé à propos de restreindre cette enquête dans des limites aussi étroites. Il aurait été beaucoup plus préférable dans l'intérêt public d'accepter la proposition de l'honorable chef de l'opposition et d'instituer une enquête qui nous aurait permis de constater si

Des abus, irrégularités, imprévoyance, ou mauvaise administration ont eu lieu en ce qui concerne cette dépense et si quelques personnes employées dans ledit département ou en relations avec lui ont bénéficié des deniers dépensés.

Quoi qu'il en soit, l'honorable premier ministre nous a imposé des limites qu'il ne fallait pas dépasser. Mais malgré toutes les restrictions imposées, je crois qu'une lecture attentive des dépositions convaincra qu'il que ce soit que le ministère de la Marine et des Pêcheries n'a pas agi dans les meilleurs intérêts du pays. La première partie de l'enquête consistait à s'enquérir de toutes les circonstances se rattachant à l'achat des approvisionnements destinés à cette expédition. Le département de la Marine sachant qu'il avait une somme considérable à dépenser,—environ \$125,000—a-t-il eu recours, pour ces achats, au mode toujours sûr et honnête des soumissions? A-t-il sollicité la concurrence ouvertement sur le marché? L'honorable député de Lambton-ouest dit que des prix raisonnables avaient été fixés et qu'un certain nombre de marchands ont été invités, par lettres circulaires, à fournir les marchandises à ces prix. Je défie qui que ce soit qui prendra part à ce débat de nous donner la preuve qu'on ait demandé des soumissions dans un seul cas. Il est vrai qu'on a envoyé des lettres-circulaires, mais comment s'y est-on pris? Pour des centaines de factures on ne peut montrer que quelques lettres, et il suffit de lire les dépositions pour constater que ce n'est que lorsqu'on s'aperçut que les factures prenaient une tournure alarmante qu'on songea à y annexer ces circulaires, et qu'on

M. BENNETT.

avait déjà dépensé des milliers et des milliers de dollars avant d'avertir les fournisseurs que les prix devaient être raisonnables.

Comme l'a dit l'honorable député de Beauharnois (M. Bergeron) dès la première nouvelle de cette expédition le bruit se répandit partout que ce serait l'occasion d'un pillage effréné aux dépens du département de la Marine. Dans les rues de Montréal on ne parlait que de l'approvisionnement de ce navire.

M. A. K. McLEAN: Donnez-vous cela comme une preuve?

M. BENNETT: L'honorable député de Lunenburg veut des preuves. Je vais lui en donner. Le capitaine Bernier a fourni une liste au département, mais cette liste nous ne l'avons pas. Pourquoi? Sans doute parce que si l'original était produit, on constaterait que le capitaine Bernier n'avait probablement pas demandé la dixième partie de ce qu'on prétend avoir mis à bord de ce navire. Un an après ce témoin déclare qu'au meilleur de sa connaissance, sa liste contenait à peu près ce qui a été acheté.

Mon honorable ami veut savoir pourquoi je dis que c'était à qui aurait l'avantage d'approvisionner ce navire. Il n'a qu'à parcourir la déposition du capitaine Bernier et il verra que le témoin n'avait jamais prétendu parler d'un produit appelé lacto-globuline, et que le pays n'aurait jamais payé \$1,080 pour cet article, si l'honorable député de Saint-Jacques de Montréal (M. Gervais) ne s'était pas servi de son influence sur le ministre de la Marine et des Pêcheries pour lui faire acheter pour \$1,080 de ce produit. J'espère que cette preuve le convaincra, mais au cas où il douterait encore, voici la lettre que je trouve au dossier:

5 août 1904.

Monsieur,—Conformément aux instructions de l'honorable ministre de la marine et des Pêcheries et à la demande de M. Gervais, M.P., je vous prie d'envoyer à l' "Arctic" dix grosses de lacto-globuline, n° 174, conformément aux échantillons adressés au département.

Votre, etc.,
(signé) F. GOUDREAU.

Le pays n'aurait jamais entendu parler de lacto-globuline et le pays aurait été misé \$1,080, sans les sollicitations de l'honorable député de Saint-Jacques.

M. R. L. BORDEN: Quel est ce produit?

M. BENNETT: Je laisse à ceux qui viendront après moi à dire ce que c'est, mais je suppose que c'est une préparation lactée quelconque et si peu utile qu'on n'en a consommé que deux grosses et probablement pour les Esquimaux. C'est un fait notoire que c'est grâce aux importunités des amis du Gouvernement si ce navire a été encombré de vivres à ce point et si les factures ont atteint un chiffre aussi exagéré.

Mais il y a encore mieux. Il n'y a pas qu'à Montréal et à Québec qu'on parlait de la quantité et de la qualité des marchandises qu'on mettait à bord de ce navire. Le Gouvernement lui-même en était avisé, et l'honorable premier ministre mis au courant des bruits qui circulaient, appela à son aide un employé de confiance dans la personne du lieutenant-colonel White. Il fut tellement effrayé de tout ce qui se disait à Québec, à Montréal et à Ottawa, qu'il eut recours à ce moyen. Voici d'après le colonel White, ce que fit l'honorable premier ministre pendant que le ministre de la Marine et des Pêcheries et le sous-ministre étaient, je crois, dans la Colombie-Anglaise :

Sir Wilfrid Laurier me fit dire d'aller à Québec, examiner les fournitures, pour sa propre information (page 68a). Nous avons pris des échantillons des effets qui étaient à bord (page 70). M. Samples et moi avons examiné les échantillons que j'avais recueillis (page 71). Je suis allé trouver M. McGee et lui dis de ne payer aucun compte.

A son retour de Québec où il était allé à la demande du premier ministre, le colonel White jugea la situation tellement grave, qu'après s'être consulté de nouveau avec le premier ministre, il se rendit au ministère de la Marine et avertit M. McGee, le sous-ministre intérimaire du département, que les ordres du premier ministre étaient de ne payer aucun compte. L'honorable premier ministre devrait nous dire d'où lui sont venus les renseignements qui l'ont engagé à envoyer le colonel White de l'édifice à l'est à l'édifice de l'ouest pour arrêter tous les paiements. Il n'aurait certainement fait aucun cas de raconter ou de lettres anonymes et nous devons supposer que le renseignement lui est venu d'un ami de Québec qui possède toute sa confiance. A la page 79, le colonel White dit encore :

Quelqu'un avait fait courir le bruit que les fournitures n'étaient pas de bonne qualité, et la grande préoccupation de sir Wilfrid Laurier, d'après ce qu'il m'a dit, était de savoir avant le départ du navire si les fournitures étaient de bonne qualité. Il semblait craindre que le navire ne partît avec des vivres avariés et qu'on eût des pertes de vies ou d'autres malheurs à déplorer.

L'honorable premier ministre a dû apprendre des choses très graves pour redouter de pareils malheurs. Ces renseignements ont dû lui être fournis par des amis personnels et dévoués, car autrement, il ne s'y serait pas arrêté.

Mon honorable ami (M. Pardee) a rapporté qu'il avait été question d'une embarcation qui s'était approchée nuitamment de l'"Arctic" et avait enlevé des provisions. Si nous avions tenu compte des lettres anonymes que nous avons reçues, il faudrait en conclure qu'au moins un quart de la cargaison de l'"Arctic" a été volé. Les lettres anonymes nous arrivaient par douzaines, mais nous n'avons pas eu, comme l'honora-

ble premier ministre, l'avantage d'être renseigné par des amis dévoués.

Aucune soumission n'a été demandée et il n'y a pas eu de concurrence. Ces énormes quantités de vivres ont été achetées par M. Gregory, un fonctionnaire du département à Québec, par un nommé Gagnier, par le capitaine Spain ; on dirait vraiment que tous les employés du département avaient reçu carte blanche, pour acheter ce qu'ils voudraient.

Le docteur Flood avait été autorisé à acheter tous les médicaments qu'il voudrait et le pays apprendra avec surprise qu'il avait à sa disposition à bord de l'"Arctic" pour \$4,827 de remèdes, médicaments et jusqu'à des appareils électriques. Je n'en dirai pas davantage sur la manière dont ces achats ont été faits. Il suffisait qu'un membre du Parlement dit au ministère : Un de mes amis a telle chose à vendre, et on l'achetait sur-le-champ. Bien souvent c'étaient des choses absolument inutiles, puisqu'on n'en a consommé qu'une infime quantité. Il n'est que naturel de supposer que les autres députés ministériels, voyant que les achats se faisaient avec, tant de prodigalité, se sont aussi intéressés à leurs amis. Je vois que pour avoir des biscuits on est allé à London, et cela se passait peut-être à l'époque où l'honorable ministre des Travaux publics était très intéressé dans une élection qui a eu lieu dans cette localité.

A lire la déposition du major Moodie on pourrait croire que jamais une expédition dans ces régions septentrionales n'a été conduite comme celle de l'"Arctic". Le navire partit de Québec et fit route vers le nord, et dès le départ la principale préoccupation semble avoir été d'acheter des fourrures. Le Gouvernement prétend qu'il s'agissait d'affirmer la souveraineté du Canada, mais il semblerait résulter de l'enquête, que le but principale de l'expédition était d'établir un commerce de fourrures. A une des premières escales, on fit la rencontre d'un Esquimau nommé Joe Lane, et on le conduisit, lui et ses chiens, jusqu'à Fullerton. Et qu'arriva-t-il à ce dernier endroit ? Le lendemain de son arrivée, le navire fut enfermé dans les glaces et trois ou quatre semaines furent consacrées à faire des préparatifs pour l'hiver. Ensuite un courrier fut envoyé à Chesterfield pour annoncer la grande nouvelle de l'arrivée de l'"Arctic". Je me demande quelle nécessité il y avait à cela. En quoi cela pouvait-il contribuer à affirmer la souveraineté de l'Angleterre ? Joe Lane était à bord, et par son entremise, on pouvait affirmer la souveraineté de l'Angleterre sur tous les Esquimaux.

Mais à côté de l'"Arctic" se trouvait le navire américain "Era" qui faisait aussi la traite des fourrures avec les Esquimaux et il s'agissait de détacher ces derniers du navire américain. Mais il faut croire qu'ils avaient été bien traités par l'équipage de l'"Era" puisqu'il fallut une délégation pour

les attirer du côté du navire du gouvernement canadien. Cette délégation dût faire des promesses bien alléchantes aux Esquimaux, car ils se rendirent en grand nombre à bord de l' "Arctic" et aussitôt on procéda à la traite des fourrures. C'est alors que commencèrent les réjouissances en l'honneur des Esquimaux. La saison fut ouverte par un grand bal auquel assistèrent environ 5 indigènes, hommes et femmes. Ensuite on eut les sauteries bi-mensuelles. Le docteur Flood, à la page 29, dit :

On dansait une fois par semaine.

Et un peu plus loin :

On dansait une semaine sur l' "Arctic" et la semaine suivante sur l' "Era".

On continua ainsi à faire assaut de galanteries pour activer le commerce des fourrures.

Analysons un peu les dépositions et voyons si ce témoin Duchesnay dont on dit tant de mal, dit la vérité ou non. Il déclare d'abord qu'un grand nombre de ces Esquimaux étaient là, non seulement dans une certaine circonstance, mais très souvent ; que pendant les huit mois que l' "Arctic" a passé à Fullerton il y avait de 30 à 60 Esquimaux employés sur le navire, mais qui n'avaient rien à faire. Or, que dit le docteur Flood, à la page 16? Il dit que trois ou quatre seulement étaient employés sur le navire ; ils y étaient nourris ; qu'ils étaient logés sur le pont où l'on avait installé des poêles, et que toute la bande se tenait là constamment.

Cela n'empêche pas l'honorable député de Lambton-ouest de prétendre qu'aucune partie des vivres n'a été détournée de son emploi légitime. Si les contribuables de ce pays consentent à ce qu'on envoie pour \$125,000 de provisions dans ces parages pour gorger des bandes d'Esquimaux et organiser des danses hebdomadaires, c'est très bien ; mais je ne crois pas qu'ils soient de cet avis.

Toute cette affaire a été considérée, dès le début comme une immense farce, un vrai pique-nique. Si on en veut la preuve, je citerai la lettre de M. Boudreau à qui on avait confié la surveillance de ces marchandises. Il connaissait ceux qui devaient prendre part à cette expédition ; il connaissait leur fort et leur faible. Un jour une caisse de cognac qui n'avait pas été bien assujétie tomba à l'eau, et un des fonctionnaires à qui on voulut en faire cadeau la refusa. Cela donna lieu à un échange de correspondance entre le département de l'auditeur général et M. Boudreau. Voici un passage d'une lettre de M. Boudreau à M. Kearn, de ce département :

Je dois dire, cependant, que je suis très surpris d'apprendre que M. X. a refusé une caisse de cognac.

Je ne donne pas le nom, mais je cite ce passage comme l'opinion d'un fonctionnaire sur un de ses collègues. Il y avait à bord

M. BENNETT.

pour \$320 de vin de Champagne. Qu'en a-t-on fait ? Voyons ce que dit, à ce sujet, le docteur Flood : "Nous avons baptisé la baie Préfontaine et la pointe Laurier, et nous les avons baptisées avec du champagne." Il est aussi en preuve que du vin et des liqueurs étaient servis sur la table des officiers. Et quoi encore ?

La majorité du comité ne nous a pas permis de nous enquérir de l'emploi d'une grande partie des vivres et de faire entendre des témoins quant à la quantité de boisson qui a été consommée les soirs que les dames Esquimaux étaient à bord. La majorité du comité ne nous permit pas de faire cette enquête, mais je suis certain que nous aurions pu prouver qu'il s'est fait une grande consommation de boissons dans ces occasions.

L'honorable député de Lambton-ouest dit que le comité ne s'est opposé à aucune preuve. Qu'il relise la déposition de Lemieux à la page 44. Ce témoin commence par déclarer que les femmes étaient à bord ce soir-là, mais la majorité s'opposa à cette partie de son témoignage, et elle fut rejetée. On a rejetée aussi le témoignage de Duchesnay. Après avoir lu les dépositions, on reste convaincu que la boisson a joué un grand rôle dans cette expédition.

On a prétendu que Duchesnay était insubordonné. Cet état de chose semble avoir été le résultat d'une trop grande familiarité entre les officiers et l'équipage. Passons maintenant aux cigares. Le navire est parti avec 8,500 et est revenu avec 3,400, de sorte qu'on en avait consommé 5,100. Il y a eu cinq jours de fête, au cours de l'expédition et on prétend en avoir distribué 80 à l'équipage, à chacune de ces occasions. Cela fait 400 cigares distribués à l'équipage et il en reste 4,700 dont il n'est pas rendu compte. Je laisse aux orateurs de la droite le soin de nous dire où ils sont allés. S'ils lisent les dépositions, ils constateront que la plus grande partie a été volée.

Voilà comment les choses se passaient sur ce navire qu'on envoyait affirmer la souveraineté de l'Angleterre. On a aussi consommé 1,800 livres de tabac, or en concédant une livre ou une livre et demie de tabac, par mois pour chaque homme de l'équipage—car la gendarmerie à cheval avait son propre tabac—on voit qu'ici encore, on ne rend pas compte d'une grande partie de l'approvisionnement.

L'honorable député de Lambton-ouest (M. Pardee) s'est longuement étendu sur la manière dont s'était faite la livraison de ces marchandises. Nous n'espérons pas que ces témoins viendraient jurer que les marchandises n'étaient pas à bord du navire, mais nous nous attendions à ce qu'ils donneraient la preuve qu'elles y étaient. Sur ce point nous devons nous en rapporter à leur témoignage et aux factures. Ce qui a attiré mon attention sur ces factures, c'est que la liasse portait les signatures de Bernier, Bou-

dréau et Weeks, apposées avec une estampe en caoutchouc, et que lorsque Duchesnay fut entendu il déclara : "Il est bien vrai que mon nom figure au-dessus de ces trois signatures, mais cela prouve seulement que je ne connaissais rien de la livraison de ces marchandises." On lui demanda alors comment il se faisait qu'il avait certifié les factures. Il répondit : "On me fit venir dans le bureau et me montrant une botte de factures ; Boudreau et Bernier me demandèrent de les signer comme ils l'avaient fait, ainsi que Weeks et je les ai signées."

On lui demande : "Saviez-vous que les marchandises étaient là". Il répond : "Je ne le savais pas ; je savais qu'il en avait été apporté à bord une grande quantité, mais quant à savoir combien au juste, je n'en savais rien".

Voyons le témoignage de Weeks, témoin qui s'est montré très favorable à nos amis de la droite. A la page 40 nous trouvons ce qui suit :

D. Un témoin du nom de Duchesnay a dit l'autre jour que nombre de ces envois avaient été portés dans la cabine. Je suppose qu'il s'agit des factures signées par lui et vous, et aussi par M. le capitaine Bernier ?—R. Oui.

Plus loin on lui demande :

D. Qui vous a demandé de signer ces factures ? Vous souvenez-vous ?—R. M. le capitaine Bernier, autant que je me rappelle, ou Boudreau.

D. Bernier ou Boudreau, ça pu être l'un ou l'autre ?—R. Oui.

Allons un peu plus loin dans le témoignage de Weeks. Prenant au hasard une de ces factures certifiées par Weeks et dont il dit savoir quelque chose des effets expédiés, je lui présente le compte de la maison Hamilton et Cie. Son témoignage sur ce point se trouve à la page 43 de la preuve. Il avait à la main un bloc-notes, et je lui demandai de chercher l'item relatif au reçu des effets venant de cette maison. L'ayant trouvé, il me dit : Voici les marchandises de la maison Hamilton. Je lui demande combien il y a de caisses, et il me dit : Cinq. Je lui demande de voir dans la liste s'il n'y en aurait pas d'autres, et il nie la chose d'une façon très emphatique. J'appelle son attention sur ce que, au bas de la facture, il est mentionné que les marchandises ont été expédiées dans neuf caisses. Il me répond que, dans ce cas-là, il ne sait rien des quatre autres.

Ainsi, quant à l'envoi de la maison Hamilton, bien qu'il y eût neuf caisses, Weeks n'a pu donner d'attestation que pour cinq.

Prenons un autre exemple, la facture de la maison Laliberté et Cie, s'élevant à quelques milliers de dollars. Je lui demande combien d'habits il a été reçu, et son bloc-notes indique 29. Ceci est à la page 50 du témoignage de Weeks. La facture porte que l'Etat en a payé 40. Mon honorable ami verra, lorsqu'il en sera là, que plus loin

Weeks dit que les 40 habits étaient bien là ; mais, en ouvrant le paquet pour les compter, il n'en trouve que 29. J'admets bien qu'il a dit y en avoir 40, mais ce n'est que plus tard, après avoir vu la facture, qu'il les découvre.

Pour ce qui est de la réception des effets, je n'ai à dire qu'une chose, c'est qu'il n'y a pas de preuve qui fasse voir, sauf dans quelques cas de peu d'importance, que Weeks ait jamais reçu de marchandises du tout.

Le 23 juillet, Boudreau était envoyé là. Pourquoi ? Pour faire un inventaire des marchandises. Au lieu de faire cet inventaire lui-même, nous voyons qu'il passe la chose à un jeune homme du nom de Mofet ; et Weeks, le 10 août, quand le gros des marchandises étaient encore là, ne savait pas si elles avaient ou non été reçues.

Mon honorable ami le député de Lambton-ouest (M. Pardee) dit : Mais il n'était pas question de réception des marchandises ; nous avons le témoignage de M. le capitaine Bernier, et M. le capitaine Bernier a produit son livre où se trouvent portés tous les effets que l'Etat a payés, les entrées correspondant aux factures. Je mets au défi mes honorables amis de montrer un mot du témoignage de M. le capitaine Bernier autorisant cette affirmation que chaque dollar des factures se retrouvait dans ce livre. Ce n'est à peu près qu'au dernier jour de l'enquête que ce livre a été produit, une sorte de petit carnet, où ne pouvait entrer qu'à peine une faible partie de la masse de factures produites devant la commission.

M. CARVELL : Vous aviez peur d'y regarder ?

M. PARDEE : Est-ce que les entrées de ce livre n'ont pas été plus tard comparées aux factures et trouvées absolument conformes.

M. BENNETT : Je serais surpris que mon honorable ami pût m'indiquer un seul mot de preuve faisant voir que cette comparaison a été faite.

M. CARVELL : Ne voulez-vous pas admettre que vous vous êtes refusé à la production de cette preuve ?

M. BENNETT : Je nie cela absolument. J'ai même demandé que le livre fût déposé devant nous, et vous vous y êtes opposés ; et M. le capitaine Bernier l'a emporté. Si aujourd'hui ce livre faisait partie de la preuve, mon honorable ami, pour me servir de l'expression du ministre de la Justice, fût sorti du tribunal, poursuivi par les huées de l'assistance.

Cela avait l'air d'un livre illustré ; on y voyait des croquis de la cale où avaient été déposées tant de boîtes de ceci et tant de boîtes de cela. M. le capitaine ne savait rien de la réception des marchandises et comment l'eût-il su ? Il était dans la cale du vais-

seau, les emmagasinant : c'est ce qu'il dit dans son témoignage. Il n'était pas dehors pour vérifier les arrivages ; et je défie l'honorable député de produire le bloc-notes dont s'est servi le jeune Moffet, dont s'est servi le jeune Weeks, et de rien montrer de l'écriture de M. le capitaine Bernier mentionnant la réception de quoi que ce soit. M. le capitaine Bernier n'était pas aux lisses d'appui du vaisseau ni sur le pont pour contrôler les marchandises ; il était tout en bas.

M. STOCKTON : Et il donne son attestation.

M. BENNETT : Et s'il fallait une preuve meilleure encore, il y a que M. le capitaine Bernier a signé ces factures, au témoignage de Weeks et de Duchesnay, et comme l'admet d'ailleurs, dans son propre témoignage, M. le capitaine Bernier lui-même : tous ont été appelés à se rencontrer au bureau pour signer. C'est là le plus curieux de toute cette affaire, cette façon de convoquer tout le monde à venir signer les factures. Le motif est évident : il pouvait être question plus tard de savoir si la marchandise avait été reçue ou non, et il fut jugé prudent, par quelqu'un qui se montra très fûté dans la circonstance, de tous les amener dans la cabine et de les faire signer. Mes honorables amis ont compris toute la force de cet argument, et c'est bien pour cela qu'ils ont essayé de détruire l'effet du témoignage de Duchesnay quant à ce rendez-vous ; mais, si son témoignage est mis de côté, il reste le jeune Weeks, lequel déclare que, bien avant le 10 août, date de son arrivée, l'on avait reçu à bord quantité de marchandises, qu'il n'avait jamais vues, marchandises venues là des semaines et des mois avant qu'il fût là lui-même, et que néanmoins il atteste d'un cœur léger avoir été bien et dûment reçues à une époque où il ne se trouvait pas sur le bateau quand les marchandises ont été mises à bord.

Il est vrai qu'au témoignage de Weeks, — si l'on peut ajouter foi à ce que Weeks nous dit, — pendant que l'Etat payait neuf caisses de marchandises envoyées par la maison Hamilton et compagnie, l'on n'en recevait que cinq. Messieurs les ministres peuvent produire le bloc-notes de Weeks, et ce bloc-notes ne montrera pas qu'il a été reçu de chez Hamilton et Cie quatre caisses de plus. Sur ce point, je les mets au défi.

Et comment Weeks arrive-t-il à trouver qu'il n'était venu que 29 habits sur 40 de chez Laliberté ? En les comptant, tout simplement.

Il y eut un temps où l'arrivée de ces marchandises était guettée de près ; c'était à Québec, lorsque se faisait la première inspection des marchandises, sous la surveillance d'un agent qui a nom Gregory, et qui était sur les lieux, ouvrait les boîtes, relevait les oublis ; et que voyons-nous ? Il fut déduit une somme de \$75.50 du compte de Louis Ross et compagnie, pour des marchan-

M. BENNETT.

dises absentes ; une somme de \$410 de la facture de Lavoie et compagnie, pour la même cause et pour des erreurs d'additions ; \$9.50 d'un autre compte d'un M. Slade, toujours pour des marchandises qui avaient manqué. Le tout néanmoins se trouve débité. Boudreau arrive, M. Gregory est remplacé, et M. Boudreau, au lieu de demeurer à bord, comme l'a toujours fait le jeune Weeks, se tient au château Frontenac, ce qui est fort loin du lieu où se trouvait le vaisseau.

Toute la besogne passe aux mains du jeune Moffet et de Weeks, et on en voit le résultat aujourd'hui. De deux choses l'une : ou l'Etat a payé quantité de marchandises qu'il n'a jamais eues, comme dans le cas de la maison Hamilton et compagnie, ou le jeune Weeks n'en a pas contrôlé l'arrivée.

L'on a beaucoup parlé des prix. On a fait venir M. Semple ; mais son témoignage porte sur la qualité des marchandises, et non pas sur les prix. Toutefois, si nous pouvons juger du reste par ce que nous savons des prix payés pour le tabac, ce n'est pas trop s'avancer de dire que les marchandises envoyées à l' "Arctic" ont payé double prix.

Je ne dirai rien du bovril non plus que du pemmican : mon honorable ami, l'honorable député de Hasting-est (M. Northrup) traitera ces questions. Je me contenterai de noter que la commission avait une belle occasion de connaître le vrai de la chose, pour ce qui est du pemmican, lorsque le représentant à Toronto de la compagnie William Davis était ici.

Personne n'a soutenu que l'article vendu pour du pemmican était bien du pemmican : c'était tout simplement du bœuf condensé. Il n'était pas besoin d'expert pour dire cela. Le simple bon sens devait l'indiquer à la commission ; et c'est ainsi que le public l'appréciera. Le public demandera comment, avec du bœuf qui coûte huit ou dix cents la livre, additionné d'un peu de saindoux et de quelques raisins, il est possible d'obtenir un article valant \$1.25 la livre ?

Pour ce qui regarde le bovril, le Gouvernement a payé \$1.65 la livre de cette marchandise, mise dans des boîtes fort peu dispendieuses et par grandes quantités, bien que le bovril, dans de coûteuses bouteilles de verre, se puisse acheter partout à \$1.20 la livre.

Certains députés de la droite ont affirmé que le bovril obtenu pour l' "Arctic" était une marchandise d'une qualité supérieure. Eh bien, le Gouvernement a des analystes ici, qui eussent pu analyser la chose et dire lequel des deux articles est le meilleur. On préfère s'abstenir, et s'en rapporter à ce que dit M. Weaver, que cela vaut \$1.20 la livre.

Un mot maintenant au sujet de l'attitude de la commission et de ses membres. De simples profanes s'imagineraient que des membres du Parlement, à qui une question

de cette nature est soumise, voudront aller au fond des choses et tenir toute la vérité. Pourtant, il semble que toute l'occupation de la commission a été de veiller à ce que le résultat contraire se produisît.

Le 20 juin, je proposais, appuyé par M. Northrup :

Que deux experts, à être nommés par le proposeur et par le président soient chargés de se faire remettre une portion des produits alimentaires qui peuvent encore se trouver à bord de l' " Arctic ", d'en vérifier la qualité et de faire rapport, et qu'ils aient, dans cet examen, toute liberté d'agir à leur guise.

Cette motion a été rejetée. C'était là une proposition très honnête, que la majorité de la commission aurait pu accepter en vue de l'aider dans son investigation.

Ces experts ne seraient pas allés visiter tout ce qu'il y a de provisions dans l' " Arctic ", mais seulement ce qu'ils eussent jugé à propos de voir. On nous a dit qu'il était trop tard, que le temps manquait, que le vaisseau allait mettre à la voile et de nouveau se diriger vers le nord. Cependant, l' " Arctic " n'est pas encore parti. Il y avait du temps de reste pour un bon examen, répondant aux besoins de l'enquête.

On nous demande : Mais pourquoi n'avez-vous pas assigné des experts pour établir la qualité de la marchandise ?

Eh bien, la réponse est facile. Comment pouvez-vous prouver la valeur des marchandises commandées pour l' " Arctic " si vous n'avez pas d'échantillons de ces marchandises ? Il est vrai que nous avons pu avoir des preuves dans le cas du tabac. Mais pourquoi ? Simplement parce que le tabac était d'une marque régulière que tout le monde pouvait reconnaître. Mais comment pouvez-vous prouver la valeur du thé, du café et de mille et un article formant ces marchandises si vous n'avez pas d'échantillons ?

Les témoignages dans ce cas seront imprimés, du moins je l'espère. On s'en servira en dehors aussi bien que dans cette Chambre. Et lorsque le pays aura ces témoignages sous les yeux, le peuple pourra juger quelle a été en réalité cette expédition. D'après les apparences elle ressemblait à un grand voyage de bombance, comme l'a laissé entendre M. Boudreau dans sa lettre : Et pourquoi le navire est-il revenu à grand frais au pays ? Malheureusement nous n'avons pu établir la chose complètement. Le capitaine Bernier a fait des insinuations passablement claires qu'il y avait eu friction entre lui et le major Moodie. Il ne faut pas s'étonner si dans un navire contrôlé comme celui-ci l'a été, on a trouvé une pareille quantité de boissons et de cigares. Mon honorable ami de Lambton-ouest (M. Pardee) affirme que Duchesnay a volé de la boisson. Weeks prouve qu'il a été volé des cigares. Au milieu d'une si grave insubordination par l'équipage, il n'est pas étonnant que les deux commandants n'aient

pu s'entendre. Et on nous a dit qu'ils avaient dû revenir pour faire réparer le guindeau.

Qui a jamais entendu parler de pareille chose ? Imaginez-vous un navire parti pour faire le tour du monde et qui revient à son point de départ parce que quelque pièce du guindeau ne fonctionnait pas. Eh quoi, mon honorable ami de Halifax (M. Wm Roche) sourit à cette seule idée. Le témoignage du Dr Flood démontre que le guindeau a été arrangé et qu'il fonctionnait bien. Le sens commun de qui que ce soit lui dit qu'il doit y avoir moyen de réparer l'avarie. De fait toute l'expédition paraît avoir été préparée pour avoir du plaisir, et il n'y a aucun doute qu'ils en ont eu. Lorsqu'ils furent arrivés là-bas, l'idée leur vint de se livrer au commerce des fourrures, et ils se mirent à faire concurrence aux Américains à cet égard. Ils ont été obligés de faire un usage extravagant des approvisionnements du bord à cette fin, et c'est pour cela qu'on a fait un pareil usage des provisions du navire.

Le peuple de ce pays va demander à ce gouvernement un compte de cette expédition ; et la Chambre en fera rendre compte particulièrement au ministre de la Marine et des Pêcheries (M. Brodeur). Cet honorable monsieur occupe son présent office dans le Gouvernement depuis six mois. Et il savait—eh bien, je ne dois pas dire qu'il savait, mais il est difficile de croire qu'il ne savait pas—qu'il circulait des rapports dans la province de Québec au sujet de cette expédition et que même les journaux en avaient parlé. Il était ouvertement dit que les deux commandants avaient rapporté des fourrures d'une valeur de \$25,000. Toutes sortes d'allusions et d'insinuations ont été lancées à Québec et même à Ottawa.

M. BRODEUR : Je n'ai jamais vu cela.

M. BENNETT : Je suppose que le ministre va nous dire ensuite qu'il n'a jamais entendu le nom de Merwin, avant que la Chambre le lui eût rendu familier. Eh bien, il entendra dire probablement bien des choses à propos de son ministère. Je peux seulement dire qu'il est assez singulier, qu'habituant la cité d'Ottawa, où le " Citizen " publie des colonnes et des colonnes au sujet du ministère dont il est le chef, il ne sache rien de tous ces dires. Le public jugera du mérite de cette affaire, savoir s'il y a eu ou non disposition convenable de ces articles, si ces articles ont été ou non achetés dans l'intérêt du pays ; et la meilleure preuve que cette expédition a été absurde quant aux dépenses, qu'elle a été excessivement extravagante, se trouvera dans les comptes publics lorsqu'ils seront publiés l'an prochain, sous le chef des approvisionnements de l' " Arctic " pour le voyage que l'on prépare présentement. Je suis obligé de dire que les comptes pour le prochain voyage seront d'au moins 35 pour 100 inférieurs à ceux du dernier voyage, et ce sera la preuve que

cette première expédition n'a pas été conduite d'après un principe d'affaires, et devrait être désapprouvée et condamnée par tous les députés de cette Chambre.

(A six heures, la séance est suspendue.)

Reprise de la Séance.

(La Chambre reprend ses travaux à huit heures.)

M. F. B. CARVELL (Carleton, N.-B.) : Monsieur l'Orateur, ayant pris une part assez importante dans la conduite de l'enquête que nous discutons en ce moment, je sens qu'il m'incombe de consacrer un peu de temps à la discussion de quelques-unes des raisons pour lesquelles je me suis joint à la majorité du comité pour présenter le rapport qui a été déposé devant la Chambre et que nous discutons présentement. Je suis très peiné d'être obligé de parler d'un grand nombre de choses que les orateurs qui m'ont précédé ont déjà traitées, surtout à cette heure avancée du jour et aussi de la session, mais afin d'exposer d'une manière intelligible les raisons qui m'ont fait accéder au rapport qui a été présenté, je me sens obligé d'empiéter un peu sur le temps de la Chambre. Il m'est inutile de passer en revue l'histoire des motifs de cette expédition parce qu'un si grand nombre des orateurs en ont déjà parlé et si souvent, qu'ils doivent être connues non seulement de cette Chambre mais aussi par tout le pays. Qu'il suffise de dire qu'au début il y avait certaines raisons d'Etat qui ont rendu nécessaire l'envoi d'une expédition dans les mers du nord, dans la baie d'Hudson, la baie de Baffin, le détroit de Davis et autres eaux adjacentes à la partie septentrionale du continent américain. Nous les connaissons par le fait que lorsqu'un crédit a été proposé au cours de la session de 1904, le ministre de l'Intérieur à cette époque (M. Sifton) fit passer une note confidentielle à l'honorable chef de l'opposition (M. R. L. Borden) et sans discussion le crédit qui avait été inscrit dans les prévisions budgétaires a été voté à l'unanimité par la Chambre afin de tenir l'affaire aussi secrète que possible. Mais il ne faut remonter que très peu en arrière pour se rappeler qu'il y a quelques années passées il existait un différend très important entre les Etats-Unis et le Canada, quant à la frontière qui sépare nos territoires du Nord-Ouest de l'Alaska ; et si je ne me trompe, dans ce temps-là, la décision avait été contraire à la prétention du Canada.

Par conséquent, on ne peut faire aucun mal aujourd'hui en disant qu'il était de la politique du Gouvernement, et cette politique a été approuvée par l'opposition, d'envoyer une expédition dans ces régions non seulement pour explorer le pays mais aussi dans le but de revendiquer les droits du Canada sur ce pays, de connaître les indigènes,

M. BENNETT.

leurs traditions, et d'écartier tout doute quant à la juridiction au Canada sur cette partie du continent américain, de sorte que quoi qu'il pût arriver, nous ne soyons jamais dans la position où nous étions relativement au territoire de l'Alaska. L'importante question à régler ensuite a été l'achat d'un navire convenable et comme cette question n'a pas encore été mentionnée j'en dirai quelques mots. Nos honorables adversaires s'efforcent de faire croire à la Chambre et au pays que ce n'était qu'une expédition ordinaire comme le serait une expédition dans l'Atlantique ou le Pacifique, simplement un spectacle ordinaire donné en vue d'établir des relations de commerce avec les Esquimaux, mais de fait, notre gouvernement envoya en Allemagne acheter le "Gauss", un navire spécialement construit trois années auparavant, par le gouvernement allemand pour un voyage dans l'océan Antarctique et qui, selon l'opinion du capitaine Bernier et autres messieurs capables d'en juger, était le meilleur navire qu'on pût se procurer pour une pareille expédition. Ce voyage était considéré si dangereux et de si grande importance qu'on a jugé nécessaire d'acheter un navire convenable et sans un mot de discussion dans cette Chambre, ce crédit fut voté, et depuis cette première phase jusqu'à aujourd'hui nous n'avons pas entendu prononcer une parole de blâme contre le Gouvernement pour avoir acheté ce navire, parce que tous ont admis qu'il était nécessaire de se procurer le meilleur navire qu'on pût acheter et qui pût supporter les rigueurs de ce climat septentrional et de ces mers du Nord. Vers la fin de 1904, il fut définitivement décidé que cette expédition aurait lieu, et ensuite l'importante question à régler fut celle des approvisionnements. Nos honorables adversaires ont mainte fois mentionné le fait qu'aucune soumission n'avait été demandée. Je vous demande, monsieur l'Orateur, je demande à ces honorables messieurs eux-mêmes s'ils peuvent concevoir quelques circonstances dans lesquelles il eût été possible de demander par annonce dans les journaux des soumissions pour les approvisionnements, de les avoir économiquement et à temps et de faire partir ce navire, comme on l'espérait alors, le 15 août. Il ne faut pas oublier qu'il était déjà tard, vers le milieu de juin, je crois, lorsque l'expédition fut définitivement décidée et que ce n'est que quelques semaines plus tard que l'argent a été voté pour l'expédition. Il est hors de doute que le Gouvernement avait intention de faire partir l'expédition vers le milieu d'août. Je vous demande s'il était possible dans le court espace de deux mois de demander des soumissions par annonces ? Il lui aurait fallu donner trois ou quatre semaines d'avis et ensuite donner aux gens trois ou quatre semaines pour envoyer leurs soumissions. Les soumissionnaires auraient peut-être pris deux semaines pour fournir ces marchandises.

ses, ou pour les fabriquer s'ils n'en avaient pas de disponibles à ce moment-là. Il eût été impossible de recevoir ces articles pour le milieu d'août.

Ainsi, je n'ai aucune excuse à présenter, et je ne pense pas que le ministère de la Marine et des Pêcheries en ait à faire, et je dis que mes honorables adversaires ne pouvaient rien trouver à redire contre le Gouvernement pour n'avoir pas demandé des soumissions dans ce cas, parce que la chose était absolument impossible. Puis mes honorables amis ont trouvé à redire contre la grande quantité de marchandises qui ont été achetées. Ils nous ont dit qu'il n'était pas nécessaire d'acheter d'aussi grandes quantités qu'on l'a fait. Je désirerais que vous pensiez à la nature de l'expédition et à l'intelligence qu'il a fallu développer pour en calculer les quantités d'approvisionnement nécessaires et en déterminer la qualité. Il y a une vaste différence entre une expédition dans l'océan Arctique et une expédition à travers l'océan Atlantique. Nous avions dans la personne du commandant de ce navire, un homme, que ces honorables messieurs peuvent appeler un toqué, s'ils le désirent, quant à moi je ne le pense pas—mais dont l'honnêteté ne peut être attaquée. C'est le capitaine Bernier. Voici un homme qui a passé dix ou quinze ans de sa vie à étudier la condition des choses dans les régions arctiques. Voici un homme qui a fait des conférences devant la société Royale à Londres, qui est membre de diverses sociétés du continent européen et aussi de New-York, un homme qui possède une bien plus grande somme de connaissances qu'aucun autre homme au monde sur les nécessités et les exigences d'un voyage aux régions arctiques et antarctiques. Il ne faut pas oublier que ce monsieur avait rêvé,—si vous voulez appeler cela un rêve—formé le projet en tout cas de mettre à exécution sa théorie pour la découverte du pôle nord. Il n'est pas nécessaire de discuter quelle était cette théorie parce que l'objet de l'expédition n'était pas la découverte du pôle nord. Mais ce capitaine avait tellement étudié cette entreprise qu'il avait dans sa poche, avant de faire la liste de ces marchandises, une liste des approvisionnements et des provisions qui se trouvaient à bord du "Gauss", le navire allemand qui est allé dans l'océan Antarctique, et à bord du "Discovery", le navire britannique, et à bord de l'"Helene and Mary", le navire américain.

Il pouvait dire tout ce qui avait eu lieu dans toutes ces expéditions arctiques et antarctiques, dans les vingt-cinq ou trente dernières années. Il avait étudié la nature et l'état des choses, et il savait parfaitement ce qu'il fallait. Lorsqu'il fut connu que l'expédition partirait pour les mers du nord et qu'il en aurait le commandement, le 24 juin, le capitaine Bernier fit une liste des approvisionnements nécessaires pour un voyage de trois ans, pour quarante hommes, et l'en-

voya au Gouvernement. On a considérablement trouvé à redire parce que le Gouvernement n'avait pu trouver l'original de la liste envoyée par le capitaine Bernier. Je suis peiné qu'on ne puisse la retrouver. Mais tandis que ces messieurs de la gauche ont essayé de créer une présomption contre le Gouvernement à cause de cette perte, ils auraient dû avoir la justice de dire que dans cette pièce n° 61 produite à cette enquête, nous avons présentement le projet original de la liste transmise au Gouvernement par le capitaine Bernier le 24 juin. Le capitaine Bernier dicta la liste originale, il donne le nom de la personne à qui il l'a dictée, elle couvrait quatre feuilles d'écriture et il jure qu'avec certaines modifications qui apparaissent dans la présente liste, c'est une copie exacte du document qu'il a adressé au Gouvernement. Ce projet original a été produit dès le début de l'enquête. Il a été entre les mains des membres du comité pendant des mois et la minorité du comité a très mauvaise grâce de se plaindre maintenant que le document que le capitaine Bernier a adressé au Gouvernement n'a pas été déposé et de se servir de cela comme d'un argument à l'effet que le capitaine Bernier n'a pas commandé les marchandises qu'il dit avoir ordonné.

Qu'ils disent que le capitaine Bernier s'est parjuré ou bien qu'ils soient assez justes pour admettre que nous avons devant nous, à toutes fins que de droit, l'original de la liste adressée au ministère par le capitaine Bernier, le 24 juin.

Une autre accusation a rapport à l'achat des marchandises figurant dans cette liste. Je prétends que dans les circonstances il n'était pas praticable de demander des soumissions par annonces, et ainsi le Gouvernement a fait ce que tout gouvernement sage, prudent et économe eût fait, et ce que ferait tout homme d'affaires en pareilles circonstances. Il a adressé une lettre aux différentes maisons de qui il désirait acheter, et je crois qu'il serait intéressant pour certains membres de cette Chambre et pour le pays qu'une copie de cette lettre fut consignée dans les Débats. La lettre que j'ai est un exemplaire de la circulaire; toutes les autres étaient semblables à celle-ci, excepté naturellement que les quantités et le genre des marchandises demandées ne sont pas les mêmes. Cette lettre est adressée à Christie, Brown and Company, de Montréal, et est ainsi conçue :

16 juillet 1904.

Messieurs,—Je dois vous informer que conformément aux instructions reçues du ministre de la Marine et des Pêcheries, vous êtes prié de fournir 15,000 livres de biscuits de blé en boîtes (ferblanc) de 100 livres, de fabrication canadienne, pour l'usage du steamer de l'Etat l'"Arctic", au cours de son voyage projeté dans les mers du nord, et que vous adresserez au steamer de l'Etat l'"Arctic", aux soins de J. M. Gregory, agent de la Marine et des

Pêcheries à Québec, et la quantité que contient chaque boîte devra être distinctement marquée à l'extérieur. Il doit être parfaitement entendu que ce biscuit doit être fourni au prix ordinaire du marché. Les marchandises seront inspectées à Québec, et si elles ne sont pas de première qualité sous tous rapports, elles seront renvoyées à l'expéditeur à ses propres frais. Vous m'obligeriez en remplissant cette commande le plus tôt possible.

Votre obéissant serviteur,

F. GOURDEAU,

Sous-ministre.

Je cite ceci comme exemple de la lettre qui a été adressée à chaque personne de qui on a acheté des marchandises.

Puis, ces messieurs portent l'accusation que les marchandises n'ont pas été mises à bord de l' "Arctic", et cela nous mène au point culminant de toute l'affaire. C'était là la première accusation de l'honorable député de Grenville (M. Reid) ; c'est l'accusation que la presse conservatrice a lancée d'une extrémité à l'autre du Canada ; c'est l'accusation qu'ils nous jettent à la face depuis deux mois ; c'est l'accusation que ces honorables messieurs ont virtuellement portée dans le rapport que la minorité a présenté au comité hier matin, mais dont ils n'ont pas le courage aujourd'hui de venir affirmer la véracité. Il a été dit dans ce rapport que les provisions remplissaient non seulement la cale, mais que le pont en était rempli, que la cabine du capitaine en regorgeait, que la salle de bain en était pleine, que le navire en était chargé jusqu'à la hauteur des mâts ; et immédiatement après ils disent que ces marchandises n'ont pas été mises à bord de l' "Arctic". Ils disent qu'il y a eu du grappillage que si les marchandises ont été mises à bord, elles ont été enlevées ensuite et que tout cela était une affaire pourrie et corrompue d'un bout à l'autre. J'avais beaucoup de respect jusqu'ici pour l'honorable député de Grenville (M. Reid), mais je suis peiné de ce qu'il n'ait pas persisté dans la virile conduite qu'il avait tenue au début, et qu'il ne se soit pas abstenu d'affirmer que quelqu'un avait suborné les témoins.

Or, ces témoins étaient des hommes de bonne réputation, des hommes qui n'avaient aucune raison au monde de se parjurer pour aider un parti politique ; des hommes qui ne sont point à l'emploi du Gouvernement, qui ne l'ont pas été depuis plus d'un an et qui ne s'attendent pas à être à l'emploi du Gouvernement ; des hommes qui avaient toutes les raisons que dicte le sens commun, de dire la vérité et cependant il y a des députés dans cette Chambre qui demandent au pays de croire que ces hommes s'étaient parjurés afin d'appuyer la cause du Gouvernement. Je suis peiné de voir que l'honorable député de Grenville se prête à pareille chose. Au début il avait virtuellement admis que l' "Arctic" pouvait porter toutes ces marchandises ; de fait, il a été forcé de l'admettre, et je prétends qu'il n'y a pas un dé-

M. CARVELL.

puté dans cette Chambre ce soir, qu'il n'y a pas un juge au Canada, qui après avoir étudié ces témoignages, puissent arriver, si c'est un homme juste, à une autre conclusion que celle-ci, savoir, que toutes les marchandises que l'on disait être à bord du navire, s'y trouvaient. Il serait plus viril, il serait plus dans l'intérêt de la justice, ce serait relever le ton de cette Chambre, cela nous donnerait une politique plus saine et meilleure, si ces messieurs qui forment la minorité du comité et leurs amis dans cette Chambre admettaient franchement que toutes ces marchandises ont été embarquées sur l' "Arctic". S'ils veulent plaider que les prix étaient excessifs, ils ont la faculté de le faire, mais je prétends que la preuve a été écrasante, et qu'ils auraient dû concéder que les marchandises se trouvaient à bord de l' "Arctic".

Mon honorable ami de Lambton (M. Pardee) a habilement traité de cette question et l'on me pardonnera si j'en parle de nouveau. Ces messieurs de l'opposition nous disent que nous n'avons aucune preuve que les marchandises se trouvaient à bord de l' "Arctic". Permettez-moi de leur demander s'il nous incombe de faire la preuve qu'elles étaient à bord du navire ? Qui a porté l'accusation ? Le Gouvernement a-t-il porté cette accusation ? Est-ce qu'aucun député du côté du Gouvernement dans cette Chambre a porté pareille accusation ? Eh quoi ! dès que les prévisions budgétaires ont été prises, l'honorable député de Simcoe (M. Bennett) s'est levé pour poser des questions au sujet de l' "Arctic" et aussitôt qu'il eut fini, l'honorable député de Grenville a porté des accusations. Je crois que ma prétention est logique lorsque je dis que le fardeau de la preuve que les marchandises n'ont pas été mises à bord du navire retombe sur ces messieurs.

Lorsque le comité s'est réuni, la première chose que ces honorables messieurs ont faite a été de soumettre une liste de dix à douze témoins, et des assignations leur ont été adressées de suite. Lorsque les témoins comparurent ces honorables messieurs se sont assis et n'ont rien fait du tout et ils ont rejeté la charge d'interroger les témoins sur les membres libéraux du comité. Nous avons interrogé les témoins ; nous avons continué l'enquête pendant quatre ou cinq jours et finalement l'intérêt a commencé à languir et l'honorable député de Saint-John (M. Stockton) s'est présenté trois ou quatre fois et ensuite a quitté le comité. L'honorable député (M. Stockton) est un avocat plus perspicace que les autres membres du comité ; il a plus d'expérience, il connaît mieux la nature humaine et il n'avait pas assisté plus de deux ou trois jours au comité qu'il s'est aperçu qu'il n'y avait rien dans l'affaire, et que la meilleure manière pour lui de s'en tirer était de s'absenter. Je ne pense pas qu'on puisse le blâmer.

M. STOCKTON : Je suppose que le président du comité s'en est absenté lui-même pour les mêmes raisons.

M. CARVELL : Et ensuite l'honorable député de Beauharnois (M. Bergeron) est venu au comité une ou deux fois par jour, y posait une question à quelqu'un au sujet du poisson servi le mercredi, parce qu'il paraît que le major Moodie avait préparé un menu qui mentionnait du poisson pour le mercredi et le vendredi, et l'honorable député de Beauharnois croyait qu'il dût y avoir du poisson deux fois le vendredi. Permettez-moi de dire ici que lorsque l'attention du major Moodie eût été attirée sur le menu de poisson, il exprima son regret de n'y avoir pas songé, et de suite il re-trancha le poisson du menu du mercredi, de sorte qu'il y eût deux fois du poisson le vendredi, jusqu'à ce que l'"Arctic" fût arrivé à Sorel. Et cependant, chaque fois que mon honorable ami de Beauharnois entra au comité, il s'informait d'abord du poisson, puis de la bataille entre le capitaine Bernier et le major Moodie. Voilà les deux seules choses qui paraissaient intéresser mon honorable ami de Beauharnois ; et l'intérêt de mon honorable ami dans ces deux choses ne s'est pas ralenti lorsqu'il a adressé la parole à la Chambre aujourd'hui, parce qu'il les a exploitées à leur pleine valeur. Mon honorable ami est revenu quatre ou cinq fois sur cette bataille imaginaire entre le capitaine Bernier et le major Moodie. Mon honorable ami de Simcoe-est (M. Bennett), qui a assisté très régulièrement aux assemblées du comité, avait aussi sa marotte. La sienne différait un peu de celle de mon honorable ami de Beauharnois. De fait, il avait deux marottes. La première était à l'égard d'un certain nombre d'articles d'esprit analogue—les vins, le tabac, les cigares, le champagne, les échiquiers, les damiers, les cartes, etc. ; la seconde, à propos des dames esquimaux. Je peux dire sans crainte que mon honorable ami n'a jamais manqué l'occasion de caresser sa marotte. Il n'a pas perdu l'occasion de mettre ses idées à l'air cette après-midi. J'allais dire se soulager, car il en a parlé deux ou trois fois. Mon honorable ami s'intéresse étonnement aux dames esquimaux ; et si mon honorable ami s'y intéresse tant, peut-il blâmer les pauvres matelots et soldats qui étaient enfermés dans les profondeurs d'un hiver arctique durant huit mois, d'avoir essayé de flirter avec les dames esquimaux ?

Quelle chose affreuse, en vérité, pour ces 35 ou 40 hommes, traversant les rigueurs d'un hiver de huit mois, avec seulement deux heures de jour sur vingt-deux de nuit, n'ayant pas d'autre horizon que les neiges et les glaces où leur navire était enfermé, quelle chose affreuse, dis-je, pour ces hommes d'avoir cherché alors à s'amuser un peu et à agir comme des êtres sociables en organisant une petite sauterie avec des

femmes esquimaux, parce qu'il ne s'en trouvait pas d'autres avec lesquelles ils pouvaient frayer ? Et c'est là le crime pour lequel mon honorable ami désire censurer le Gouvernement pour l'envoi de cette expédition dans les régions arctiques. Il y a aussi mon honorable ami de Hastings-est (M. Northrup) qui a suivi cette affaire attentivement, et qui est—je n'hésite pas à le reconnaître—un jurisconsulte éminent et habile. Il a donné à cette enquête toute l'attention possible, et je doute même qu'il y ait un autre membre de l'opposition, et peut-être aussi de la droite, qui ait ressassé cette affaire aussi à fond que le député de Hastings-est. Il s'est pris d'une toquade et cette toquade c'est le bovril. Chaque fois qu'on interrogeait quelqu'un, il revenait au bovril. J'ignore ce que cela peut bien être.

M. FOSTER : C'est un breuvage tout à fait innocent.

M. CARVELL : Cela en a tout l'air. Quoi qu'il en soit, c'était là ce qui préoccupait le plus mon honorable ami, et quand il prépara son rapport il n'a pas pu s'empêcher d'en parler. Cela comporte deux pages du rapport, et on en parle encore ailleurs à deux ou trois reprises. L'honorable député de Toronto et l'honorable député de Grenville étaient aussi présents. Ils ont suivi l'enquête avec beaucoup d'attention, et je suppose qu'ils ont été pour le comité d'un secours très précieux, bien qu'ils ne fassent pas partie du comité, et, partant, que nous ne puissions pas avoir l'avantage de connaître leur avis. On nous a dit qu'on n'a eu recours à aucune méthode quelconque pour vérifier les comptes, et que le Gouvernement n'a pas pris les précautions ordinaires pour s'assurer que ces marchandises avaient été reçues à bord du navire. Eh bien, voyons ce qui a été fait. En premier lieu, on fit venir un jeune homme du nom de Moffett. Je désire ici faire remarquer que ce Moffett n'est pas actuellement employé du Gouvernement, ni qu'il s'attend de l'être, et je ne vois pas pour quelle raison il se serait présenté ici pour faire un faux témoignage. Ce jeune homme, qui est très alerte et intelligent, a vu mettre dès le commencement les marchandises sur le navire. Un autre jeune homme, tout aussi alerte et intelligent, du nom de Weeks, et venant de la Nouvelle-Ecosse, agissait comme commissaire, et a vérifié les entrées. Ces honorables messieurs de la gauche ont oublié de nous dire cet après-midi de quelle manière s'était fait ce pointage. Je n'affirme pas qu'il n'y a pas eu des erreurs. Il n'y aurait eu certainement rien d'étrange à ce que des erreurs se fussent glissées, mais je désire attirer votre attention sur la manière dont ces deux jeunes gens s'y sont pris pour vérifier les entrées des marchandises reçues à bord, et cela n'a pas été contredit. Chaque fois qu'ils avaient les factures, ils s'assuraient par comparaison

que chaque colis était mis à bord; et quand il n'y avait pas de facture, ils se contentaient d'entrer les marchandises sur une feuille de papier à fur et à mesure que ces marchandises se présentaient. Le premier colis pouvait contenir du pemmican, et le second des vêtements. Ils inscrivaient l'article, la quantité et le nom du livreur. Voici ces entrées, l'une après l'autre. Je suis prêt à m'en rapporter au jugement de qui l'on voudra, pour décider de la parfaite honnêteté de tout cela; on ne pourrait pas, en vérité, se montrer plus honnête. Pour démontrer l'honnêteté de ces deux gens devant une cour ou des jurés, je n'en demanderais certainement pas plus pour ma part. Il ne s'agissait pas ici d'une pièce qu'on voulait communiquer au département au titre officiel; c'était tout simplement une liste ordinaire.

D'après les témoignages produits, ces deux hommes ont gardé cette liste, et après réception des factures ils les ont vérifiées d'après cette liste afin de s'assurer que les marchandises étaient bien toutes à bord du navire. M. Boudreau a déclaré que toutes ces marques au crayon vert indiquaient que ces listes avaient été comparées avec les factures originales. La première partie a été vérifiée par Moffett, et la seconde par Weeks. Mais nos honorables amis, afin de prouver la fausseté de tout cela, ont interrogé Weeks, au sujet des marchandises venues de Hamilton, dont ils affirmaient qu'il y avait neuf caisses, alors que Weeks n'en avait porté que cinq sur ses listes. Mais, monsieur l'Orateur, M. Weeks ne prétend pas que tout se trouvait là. A plusieurs reprises, on a demandé à Weeks quelle quantité il avait trouvé de tel ou tel article. Il répondait qu'il avait reçu tant de caisses. On lui demandait encore si c'était tout, et il répondait qu'il n'en savait rien, et que c'était tout ce qu'il avait reçu. On avait commencé à emmagasiner des marchandises sur ce navire trois semaines avant son arrivée; il y avait plusieurs douzaines de caisses qui avaient été reçues par Moffett, et c'est là le reste. Prenez, par exemple, ces marchandises de Hamilton. La liste de Weeks indique cinq caisses, et mon honorable ami de Simcoe affirme qu'il aurait dû s'en trouver neuf. Loin de moi la pensée de vouloir dire que mon honorable ami se serait fait ici l'écho d'une fausseté, mais je n'ai jamais entendu parler de cela avant cette après-midi, et j'essayai alors sans plus tarder d'obtenir la facture originale de la compagnie Hamilton. J'allai trouver le greffier du comité, qui a cette facture en sa possession, et il m'a dit qu'il l'avait remise cette après-midi à l'honorable député de Beauharnois. Comme celui-ci est absent, je n'ai pas pu me procurer cette facture; mais j'en ai une copie, que le député m'a fournie. C'est un inventaire de tout ce qui était à bord du navire, avec le nom de chaque fournisseur et une copie de chaque

M. CARVELL.

facture. Je passe à la page 50, où se trouve la facture de la compagnie Hamilton, et vous ne pouvez pas voir sur cette facture aucune indication démontrant qu'il pouvait se trouver là neuf caisses, non plus que sept caisses ou cinq caisses.

M. BENNETT : Si mon honorable ami produit cette facture, il pourra constater que les mots suivants se trouvent au bas, et écrits bien lisiblement : "L'expédition de ces marchandises s'est faite en neuf caisses", ou quelques autres mots de ce genre.

M. CARVELL : Je crois que la Chambre n'a rien à me reprocher. J'ai essayé d'avoir la facture, mais je n'ai pas réussi, et je ne puis que montrer la copie que le Gouvernement a produite. Je ne vois pas que le Gouvernement avait aucun intérêt à la falsifier car, dans le temps, il n'avait pas ces papiers en sa possession. Ces papiers ne sont jamais venus en possession du Gouvernement. Ils appartenaient à Weeks depuis le mois d'avril 1904, et ils n'ont été produits devant cette Chambre qu'après le commencement de l'enquête.

M. BENNETT : Si mon honorable ami veut bien relier les dépositions faites à ce sujet, il aura réponse à tout cela. Le témoin a dit : "Je vois au bas de la page qu'il y a neuf caisses, mais je n'en ai reçu que cinq". Si ce n'est pas là le texte exact, c'est certainement quelque chose d'analogue.

M. CARVELL : Je n'en suis pas là-dessus du tout. Je regrette que je n'aie pas la facture en ce moment. J'ai essayé de me montrer juste à l'égard de mon honorable ami. Je produis le procès-verbal, et j'indique ce qui s'y trouve. On y voit qu'on a porté en compte \$5 pour caisses, et je prétend que cela suffit tout autant à démontrer qu'il n'y a que cinq caisses que de prouver qu'il y en a neuf.

M. FOSTER : Le procès-verbal suffit à établir ce point-là.

M. BENNETT : Je puis indiquer la page.

M. CARVELL : Mon honorable ami ne devrait pas s'échauffer au sujet d'une bagatelle comme celle-là, parce qu'alors je crains qu'il ne soit mis hors de ses gonds avant que le vote ne soit pris ce soir, car il y a encore plusieurs révélations désagréables en réserve pour lui et je lui recommanderais d'user de patience.

M. BENNETT : Si mon honorable ami veut bien se reporter à la page 43, il verra là la preuve qu'il y a neuf caisses.

M. CARVELL : Cela est possible, et il peut se faire aussi que la facture n'indique rien. Traduisez les factures, et cela suffira. Je ne prétends pas qu'on ait falsifié quoi que ce soit. Je ne fais que citer les faits, et mon honorable ami ferait mieux d'user de

patience et de faire demander les factures et...

Une VOIX : Ou ces dames esquimaux.

M. CARVELL : Parfaitement, ou ces dames esquimaux. Il y a encore un autre moyen d'y arriver. Mon honorable ami a cherché à créer l'impression que les marchandises Hamilton ne sont jamais arrivées au navire. Quand ce navire est revenu l'année suivante, le Gouvernement a fait dresser l'inventaire de tout ce qu'il y avait à bord, et mon honorable ami a bien pris soin de ne pas mentionner cela cette après-midi. Il ne nous a pas dit que M. Semple s'est rendu à Sorel, et qu'il a pris là avec lui M. Weeks et quatre ou cinq hommes. Ils inventorièrent le navire de haut en bas, et de la poupe à la proue. Ils ouvrirent chaque boîte et chaque colis ; il vérifièrent et comptèrent tout ce qui s'y trouvait, et il est impossible qu'il ait pu rester quelque chose dont on n'ait pas pris note. Tout cela a été consigné dans cet agenda. Je vais en détacher ce qui est nécessaire pour que la Chambre sache parfaitement à quoi s'en tenir. Voici un calepin tenu par Weeks, qui jure qu'il a inscrit tous les articles au fur et à mesure que Semple les énumérait, et Semple jure de son côté que Weeks a tout entré dans le livre. Ils jurèrent tous deux que tout se trouve dans ce livre, et mon honorable ami aurait pu parfaitement le prouver en procédant lui-même à un simple travail de vérification, mais il ne l'a pas fait. Que veut-il donc ? Quand ces messieurs cherchaient à gagner du temps, quand ils remuaient ciel et terre pour faire traîner le rapport jusqu'après la fin de la session, quand ils étaient prêts à tout sacrifier pour gagner un délai d'une semaine, ils voulaient que nous nommions un expert qui aurait passé un mois à examiner les livres, et à vérifier les factures, les rapports et les chiffres afin d'en arriver à savoir exactement ce qui se trouvait à bord du navire.

Ils auraient pu savoir à quoi s'en tenir en une heure, en examinant ce livre. J'aimerais à savoir quelle meilleure preuve on pourrait désirer que ce livre, tenu par un jeune homme dans le cours ordinaire des affaires, où on a inscrit chaque article exactement comme il se présentait, et où on a même poussé le souci de l'exactitude jusqu'à inscrire en une certaine occasion un lot de boîtes brisées. En effet, il a été établi qu'en descendant les marchandises dans la cale, et afin que tout l'espace disponible pût être occupé, on a ouvert quelques boîtes de conserves, et ces boîtes furent ensuite utilisées pour ce qu'on appelle, en terme de marine, le fardage. Les étiquettes d'un bon nombre de ces boîtes étaient tombées, et on a aussi mentionné le nombre exact de ces étiquettes s'élevant à quelques centaines. Ces honorables messieurs ne nous ont rien dit de tout cela. Bien plus, le Gouvernement a fait faire une analyse. On a dressé un inventaire, et grâ-

ce à cet inventaire, indiquant exactement le nombre d'articles achetés, le nombre d'articles consommés ou utilisés, et le nombre d'articles restant à bord, on peut facilement et absolument savoir à quoi s'en tenir. Pour toutes ces raisons, je dis donc, monsieur l'Orateur, qu'on témoigne beaucoup de mauvaise grâce en venant nous dire que nous n'avons pas pu prouver que ces marchandises se trouvaient à bord.

Mon honorable ami de Hastings-est a eu une autre fantaisie au sujet du bovril. Je regrette, monsieur l'Orateur, que je sois forcé de m'étendre un peu au long sur ce sujet, mais j'espère que la Chambre me témoignera de l'indulgence car c'est là l'un des articles les plus importants de toute cette affaire. Le bovril et le pemmican réunis représentent quelque chose comme \$18,000 ou \$19,000, et par conséquent nous pouvons bien consacrer un peu de temps à examiner cela. Mon honorable ami de Hastings-est s'était mis en tête, dès l'origine, qu'il y avait là quelque chose de louche, et je dois lui rendre cette justice de reconnaître qu'il s'est montré tenace jusqu'au bout et qu'il n'est pas encore revenu de ses préventions à ce sujet. Je crois même que si son ange gardien venait lui dire qu'il se trompe, il ne le croirait pas. Il a déclaré que rien ne le ferait changer d'avis. Je m'imagine aussi que ce serait là une tâche impossible parce que, même après les dépositions qu'il a entendues, il persiste à déclarer dans son rapport que ce bovril ne lui dit rien de bon, ou quelque chose de ce genre. Eh bien, en premier lieu, le bovril n'est pas un article qui est de fabrication courante. Ainsi que les dépositions en font foi, il n'y a qu'une seule sorte de bovril. Nous n'avons pas besoin, du reste, d'entendre ces dépositions pour savoir que le bovril est un extrait de viande très concentrée, utilisé dans toutes les expéditions arctiques ou antarctiques. Nous savions aussi que ce produit est peut-être l'extrait de viande le plus dispendieux et le meilleur qui existe, et le capitaine Bernier, ainsi que tous les voyageurs qui ont exploré les régions arctiques depuis vingt-cinq ans, a cru qu'il était nécessaire d'avoir à son bord une grande quantité de ce produit afin de parer à toutes les éventualités.

Mon honorable ami dit que cela n'était pas nécessaire, parce qu'on n'a consommé que 400 ou 500 livres sur les 5,000 livres qu'on avait. Cela est parfaitement vrai, mais si on avait lu le reste du procès-verbal on se serait aperçu que l'intention n'avait jamais été d'employer ce bovril comme article ordinaire de diète. L'intention était d'en faire des dépôts en différents endroits, car on assure que dans ces régions boréales ce produit peut se conserver intact pendant un grand nombre d'années. Quant au pemmican, ces messieurs de la gauche voudraient bien aussi nous faire croire que c'est là un article ordinaire de commerce, quand il est parfaitement avéré que les té-

moins ont déclaré les uns après les autres qu'ils n'avaient jamais vu ce produit et qu'ils ne savaient pas ce que c'était. On a entendu M. Woveden, de Montréal, qui fabrique un article quelque peu semblable au bovril, et qui a dit qu'il n'avait jamais vu de pemmican et ne pouvait exprimer là-dessus aucun avis.

Il paraîtrait qu'au commencement de 1904, une commande fut donnée pour une préparation dite Johnson's Fluid Beef, sous forme de tubes de viande, et portant un nom que j'ai oublié, et un autre article fabriqué par la même compagnie que celle du bovril, le tout destiné au "Neptune", qui appareillait alors à Halifax pour les mers arctiques. Un peu plus tard, au mois de juin, je crois, une seconde commande de 900 livres de bovril fut envoyée à la même compagnie pour le "Gauss", et l'on voudra bien ici se rappeler que le "Gauss" était le premier nom du navire même que nous avons ensuite nommé "Arctique." Quand ce bovril a été ordonné et envoyé, le nom du navire n'avait pas encore été changé, et par conséquent c'est le nom du "Gauss" qui apparaît sur la commande et sur la lettre de voiture.

Dans la suite, une commande considérable pour le reste du bovril—5,000 livres, je crois—et pour le pemmican fut envoyée à la même compagnie, et représentait un troisième envoi.

Mon honorable ami a paru croire qu'on n'a donné que deux commandes à cette compagnie, et on a cherché à insinuer—on ne pourrait pas aller plus loin—que le premier envoi dirigé sur Halifax était l'un des deux qui étaient destinés à l'"Arctique". La seule raison qu'on a pu invoquer pour justifier cette énorme fausseté, c'est que le capitaine Bernier a déclaré qu'il croyait que les 900 livres qu'il avait reçues quand il se rendit tout d'abord à Québec avaient été envoyées au "Gauss" à Halifax, puis renvoyées à Québec. Eh bien, le capitaine Bernier était dans l'erreur, et je n'attaque ici en rien le capitaine Bernier pour cela. S'il y a jamais eu un homme absolument honnête, c'est bien le capitaine Bernier. On peut différer d'avis avec lui sur les idées qu'il émet pour se rendre au pôle, mais je n'ai encore jamais rencontré un témoin qui fût, plus que lui, désireux de dire la vérité. Je crois que ces messieurs de la gauche lui rendent cette justice de ne rien dire contre lui. Si mon honorable ami veut bien se reporter à la pièce 76, il trouvera la lettre suivante. Mais, avant de lire cette lettre, il me faut expliquer que, le 8 avril, c'est-à-dire une quinzaine avant cela, la compagnie fabriquant le bovril avait envoyé au département, avec les prix, des échantillons de plusieurs de leurs produits. Et je ferai peut-être mieux de lire cela tout d'abord, afin que la Chambre puisse savoir exactement de quelle façon cette affaire était conduite :

M. CARVELL.

PIECE N° 40.

Bovril Limited,
27, rue Saint-Pierre, Montréal.

8 avril 1904.

Liste spéciale de prix pour bovril, etc., en gros.

Bovril, article spécial, en grandes boîtes de 10 livres et plus	\$1 65
Cordial spécial Bovril, en cruches de grès de 12 livres	0 80
Extrait de bœuf Johnston, à l'état de pâte en grandes boîtes de 10 livres ou plus	1 25
Extrait de bœuf Johnston, à l'état de pâte, en cruches de grès de 12 livres	0 90

M. SPROULE : Comment ce "Johnson's Fluid Beef" pouvait-il être à l'état de pâte s'il était fluide ?

M. CARVELL : Eh bien, pour une question spirituelle, parlez-moi de cela. Pensez donc, aussi, que c'est l'honorable député de Grey-est qui se donne la peine de poser des questions semblables. Ne sait-il donc pas que la pâte s'obtient en exprimant tout simplement l'eau ? Je comprends qu'on puisse nous interrompre, mais encore faut-il que les questions posées soient quelque chose de sensé. Si mon honorable ami avait voulu attendre que je fusse passé à l'autre article, il aurait parfaitement compris.

Pemmican, semblable aux échantillons A et B	\$1 15
Pemmican, semblable aux échantillons C	1 20
Pemmican, semblable aux échantillons D	1 25

Ces prix sont pour livraison en gare, à Montréal.

PIECE N° 43.

Département de la Marine et des Pêcheries
Ottawa, 23 avril 1904.

(Numéro de renvoi, 25,504.)

M. Walter S. Mitchell,
Gérant de la compagnie Bovril Limited,
27, rue Saint-Pierre, Montréal.

Monsieur,—Comme suite à la conversation que vous avez eue il y a quelques jours, à Montréal, avec le capitaine Spain, je viens vous informer que le département a décidé d'acheter de vous les articles suivants pour l'expédition de la baie d'Hudson :

500 livres d'extrait de bœuf Johnston (en boîtes de 10 livres) à \$1.25 la livre.

500 livres de pemmican, suivant échantillon D, \$1.25 la livre.

100 douzaine de tubes de viande "Blue Ration, 12s par douzaine.

Vous voudrez bien préparer cet envoi, en ayant soin d'indiquer sur chaque colis le nom et la quantité du contenu, et expédier le plus tôt possible à l'adresse suivante :

Agent du département de la Marine et des Pêcheries, Halifax, N.-E., pour l'expédition du "Neptune".

Non pas l'"Arctique" ni le "Gauss", mais le "Neptune".

J'ajouterai qu'il sera nécessaire plus tard de faire un autre envoi de ces mêmes articles pour l'expédition du capitaine Bernier, à bord du "Gauss" . . .

C'est ainsi que ce navire s'appelait dans le temps.

... et l'on vous écrira de nouveau bientôt à ce sujet.

J'ai l'honneur d'être,
Votre bien obéissant,
F. GOURDEAU,

Sous-ministre de la Marine et des Pêcheries.

P.S.—Il est bien entendu que tous ces articles doivent être semblables aux échantillons que vous m'avez envoyés.

C'est là la lettre pour le premier envoi à Halifax, et nous retraçons cela avec la pièce 77. Je vais éviter le plus possible de faire de longues lectures, et je me contenterai de citer la substance de ces pièces. Je cite d'après copies, mais si on me pose des questions j'ai aussi les pièces originales communiquées par le département. L'autre pièce est la facture suivante :

27 rue St-Pierre,
Montréal, 31 mai 1904.

Le département de la Marine et des Pêcheries,
Ottawa.

Doit à la compagnie Bovril (limitée).

Veillez mettre sur les colis l'indication suivante : " Approvisionnement pour le " Gauss ", expédition " arctique ".

Votre bien dévoué,
F. GOURDEAU,

Sous-ministre de la marine et des Pêcheries.

La pièce 85 est la lettre de voiture établissant que ces marchandises ont été envoyées par une compagnie de navigation, de Montréal à Québec.

La pièce n° 87 est la facture. Nous arrivons ensuite à la seconde commande d'effets pour l' " Arctic ". La pièce n° 79 est le récépissé et la pièce 80 est la facture. Or, en face de ces documents, comment mon honorable ami peut-il prétendre un instant qu'il n'y a pas eu trois envois de ces marchandises, ou que le premier envoi n'a pas été expédié à Halifax et les autres à Québec ? A part cela nous avons la déclaration sous serment du capitaine Bernier, qui dit que lorsqu'il est arrivé à Québec, il a trouvé 900 livres de bovril dans le hangar, et qu'il l'a immédiatement fait met-

	Livres.	Par livre.	\$ c.	Total.
Extrait de bœuf Johnston, spécial, boîtes de 10 livres..	500	\$1 35	625 00	
Pemmican " " ..	500	1 25	625 00	
Douz.				
Tubes de viande " Blue Ration " à 12. la douz. = £60.0.0	100	.....	292 00	
				\$1,542 00

Envoyé, par chemin de fer Intercolonial, à l'agent du département de la Marine et des Pêcheries, à Halifax, N.-E., pour l'expédition du " Neptune ".

Et, comme si tout cela ne suffisait pas, nous n'avons qu'à consulter la pièce 75. Nous avons là la lettre de voiture pour exactement les mêmes articles reçus par le chemin de fer Intercolonial. Je passe ensuite au second envoi de 900 livres de Bovril. La pièce 86 est la lettre autorisant l'achat, ainsi qu'il suit :

Pièce n° 54.

Dept de la Marine et des Pêcheries,

M. Walter S. Mitchell,
Gérant de la compagnie Bovril Limited,
27, rue Saint-Pierre, Montréal.

13 mai 1904.

Cher monsieur,—Comme suite à votre lettre du 9 courant, au sujet de la fourniture des approvisionnements du " Gauss ", je viens vous informer qu'on a décidé qu'il sera nécessaire de fournir 900 livres de bovril spécial en boîtes de 10 livres, et vous voudrez bien en conséquence faire cet envoi le plus tôt qu'il vous sera possible à l'adresse suivante :

Capitaine Bernier,
Steamship " Gauss ".

Aux soins de l'agent du département de la Marine et des Pêcheries, à Québec.

tre à bord du navire. Nous avons aussi la déclaration de M. Gregory que c'est lui qui a fait mettre l'autre lot de bovril à bord du navire. Plus que cela, nous avons la preuve que les marchandises ont été mises à bord du navire par le fait qu'il y a encore présentement 450 livres de bovril sur l' " Arctic ", et je voudrais savoir comment il pourrait se faire que ces 450 livres fussent à bord si 900 n'avaient pas été embarquées.

Prenons maintenant le second item. Ici encore nous avons le récépissé d'embarquement des marchandises et la facture. Ce second item comprenait, je crois, 218 boîtes, et les 900 livres avaient été expédiées dans quinze caisses ce qui ferait en tout 233 boîtes. Je demanderai à mon honorable ami d'être juste, parce que je sais qu'il est naturellement juste, et lorsque je lui aurai donné ces explications, je sais qu'il dira comme moi. Je lui demanderai si les deux témoignages de M. Weeks et de M. Moffet réunis ne montrent que l'on a mis à bord du navire 233 boîtes de bovril et de pemmican.

M. NORTHRUP : Je n'ai pas fait l'addition.

M. CARVELL : Je le crois. S'il y a quelque chose au monde que mon honorable ami

ne veut pas faire, c'est d'examiner les déclarations de Weeks et de Moffet parce qu'il sait que s'il le fait honnêtement toute sa cause s'écroule. Je dis donc sans crainte d'être contredit que si vous mettez ces deux déclarations ensemble, et si vous les examinez soigneusement vous trouverez que tout le bovril et tout le pemmican ont été reçus.

Comment ces deux jeunes gens auraient-ils falsifié ces documents dans le but de cacher quelque fonctionnaire malhonnête voulant faire du grappillage? Croyez-vous que si l'on avait voulu agir malhonnêtement on aurait mis dans le secret Weeks et Moffet, deux jeunes gens qui n'ont pas encore dépassé la vingtaine, et qu'on leur aurait demandé de falsifier la liste; et après qu'ils l'auraient falsifiée croyez-vous qu'ils auraient été assez fous pour l'apporter ici et la soumettre à l'investigation d'un homme aussi habile que mon honorable ami de Hastings, s'exposant ainsi à se parjurer. C'est la proposition la plus ridicule que j'ai jamais entendue. Nous sommes donc obligés d'en venir à la conclusion que l'on a embarqué à bord du navire le nombre exact de livres de pemmican et de bovril que le Gouvernement a achetées et payées. Mais nous avons un autre moyen de contrôle, celui dont j'ai déjà parlé. Si mon honorable ami consulte l'inventaire qui a été fait par M. Semple et Weeks après l'arrivée du navire à Sorel, à son retour de Québec, ils constateront que tout le bovril, moins 500 livres environ, est encore à bord du navire, et tout ce que nous avons à faire, c'est d'examiner les réquisitions.

J'ai dans la main cinquante-huit réquisitions certifiées par le commis aux vivres. Ce sont des réquisitions militaires ordinaires dont on se sert généralement dans la police à cheval du Nord-Ouest. Elles ont pour titre "Réquisitions pour la police à cheval", numéro un, deux, etc., et donnent la liste des approvisionnements nécessaires à l'"Arctic". Toutes les semaines et tous les mois on additionne les quantités qui ont été sorties du magasin et on les déduit sur les réquisitions qui ont été visées tous les jours par le capitaine Bernier et par le major Moodie. Si vous additionnez le nombre de livres de pemmicans qui ont été sortis des magasins et que l'on a dépensés pendant l'expédition, et si vous additionnez le nombre de livres qui restent aujourd'hui vous arrivez au nombre juste de livres qui ont été achetées par le département, et conséquemment vous faites la preuve d'une autre manière que les marchandises ont été mises à bord du navire.

Je veux maintenant discuter la question du bovril, parce que je sais que mon honorable ami cherchera à prouver que le prix était trop élevé et qu'il y a eu des petits profits quelque part. L'honorable député de Simcoe-est (M. Bennett) a dit cet après-midi que mon honorable ami de Hastings (M.

Northrup) devait discuter cette question, et je fais aussi bien de la rencontrer à moitié chemin et commencer la discussion.

De cette manière, si je fais des erreurs, l'honorable député pourra me reprendre. Nous avons eu, monsieur l'Orateur, un témoin qui a prouvé d'abord que le pemmican et le bovril avaient été livrés, et ici je puis dire que ce témoin était M. Mitchell, le gérant de la compagnie Bovril, à Montréal. Non seulement il a juré que les marchandises avaient été livrées, mais il a montré son journal, son ledger, son livre de caisse et toute la correspondance qu'il a eue avec le département. En fait, il a produit tous les documents qui étaient en sa possession. Ces documents ont été déposés sur le bureau de la Chambre, et mes honorables amis ont pu les examiner, et les ont en effet examinés. M. Mitchell nous a dit que le bovril qu'il a livré était exactement semblable à l'échantillon qu'il avait fourni au département en avril 1904. Il ne nous en pas donne l'analyse chimique, parce que c'est un article breveté; mais il nous a dit que le bovril était liquide en certaines circonstances, et qu'au froid il devenait un peu solide. On trouvera son témoignage à la page 538.

Il a dit aussi qu'il n'y avait aucun autre produit au monde semblable au bovril. Tous les autres articles étaient des imitations. Mais je veux être juste. J'admets que le témoin a probablement voulu faire de la réclame à sa marchandise, et je ne veux pas dire qu'il a mal fait. Il prétend qu'il n'y a rien qui puisse être comparé au bovril, et qu'il n'y a qu'un bovril. Les témoins de mon honorable ami ont parlé d'articles ressemblants au bovril, comme la beefene, mais ils n'ont pas prétendu qu'il n'y avait qu'une beefene. Le témoin a juré que le bovril fourni au département était meilleur que l'article ordinaire fourni au commerce, parce que chaque fois qu'il fait préparer du bovril pour les expéditions dans le Nord, il produit un article beaucoup plus concentré que l'article ordinaire du commerce. La raison est évidente, car il faut que le bovril soit transporté et qu'il puisse se conserver; pour cela on donne au bovril en plus grande quantité et dans un petit volume les substances nécessaires pour soutenir la vie. Il ne conviendrait pas d'y mettre beaucoup d'eau, si l'on veut que le bovril se conserve plusieurs années dans les régions arctiques. Mon honorable ami trouvera ces témoignages à la page 552.

A la page 562, il trouvera ce que dit M. Mitchell à propos de la différence qu'il y a entre le Johnston fluid beef et le bovril. Je mentionne ce fait, parce qu'il sera important, plus tard, pour faire une comparaison entre le bovril de M. Mitchell et celui du témoin de mon honorable ami. Il dit que présentement c'est sa maison qui fait le Johnston fluid beef, mais qu'elle va bientôt abandonner de le manufacturer et le recommande le moins possible au commerce. Ce Johnston fluid beef ne vaut pas le bovril;

il n'est pas aussi bon, et il préférerait n'en pas fabriquer. Il dit qu'il peut vendre le Johnston fluid beef \$1.25, et je le répète... mais je m'aperçois que l'honorable député de Grey-est (M. Sproule) a quitté la Chambre; mais même s'il était à son siège, je n'hésiterais pas à répéter que l'article qu'il a vendu au département à \$1.25 la livre était l'article solide, parce que, d'après la catalogue, le bovril solide était mis dans des boîtes en ferblanc et le bovril liquide, dans des bonbonnes. Le solide se vend à \$1.25 la livre, et le liquide à 90 centins. Le Johnston fluid beef solide a été payé \$1.25 la livre. Il nous a dit ensuite qu'en 1904 la viande était au moins 12½ pour 100 plus cher qu'elle n'est actuellement; conséquemment, si vous voulez faire une comparaison entre le coût de l'article aujourd'hui et celui d'il y a deux ans, vous devez ajouter 12½ pour 100, pour cette raison. L'Australie a souffert une grande sécheresse pendant plusieurs années, et des milliers de bestiaux sont morts. C'est là un fait que tout le monde connaît. Il dit que lorsque le bœuf est devenu rare en Australie, les prix s'en sont ressentis dans la république argentine, d'où vient la substance avec laquelle on fabrique le bovril. Cette substance n'est produite que dans la république argentine. Elle est d'abord exportée à Londres, puis revient au Canada, où on lui fait subir des manipulations nécessaires pour faire le bovril. Il faut donc ajouter 12½ pour 100 au coût actuel de l'article. Il jure de plus, à la page 572, que l'article qu'il a fourni au département était exactement semblable à l'échantillon, et il dit encore, à la page 573, que pour faire un bovril de la qualité de celui qu'il a vendu au département il faut au moins 25 pour 100 plus de bœuf que pour faire une livre de l'article ordinaire de commerce, qui est moins concentré, et qu'il faut aussi environ 25 pour 100 plus de travail pour le produire.

Il nous a montré le prix courant. Il ne nous a pas demandé de prendre sa parole seule. Cette liste a été mise au dossier et elle montre que le prix des boîtes d'une livre qu'il vend au commerce de gros et non pas aux marchands de détail est de \$1.23½ la livre. Je veux bien admettre, et il ne peut y avoir de doute à ce sujet, que vous pouvez mettre les dix livres de bovril à moins de frais que vous pouvez mettre la même quantité dans dix boîtes d'une livre, mais la différence n'est guère que de trois ou quatre cents au plus. Prenons donc \$1.23 comme base parce que c'est là le prix pour le gros—et je ne crois pas que le gouvernement puisse s'attendre que les manufacturiers lui vendent leurs marchandises à aussi bon marché qu'aux marchands de gros, et ajoutons à ce prix 25 pour 100, et vous avez de suite \$1.55 comme le prix coûtant de cet article, sans parler des 12½ pour 100 de plus qui devraient être ajoutés au prix du bœuf. Or, si l'on prend le prix

auquel le fabricant vend cet article aux placeurs, \$1.35 la livre, et que vous ajoutez 25 pour 100 par livre, vous arrivez à \$1.68 la livre pour un article qui a été vendu au gouvernement \$1.65. Personne ne voudrait accuser cet homme de parjure, et mon honorable ami n'a certainement pas eu beaucoup de succès avec sa comparaison.

Prenons maintenant le témoin suivant de mon honorable ami, M. Wovenden, de Montréal. Ici encore nous devons nous rappeler que M. Wovenden est une partie intéressée. C'est un manufacturier rival et peut-être un peu jaloux parce qu'il n'a pas eu sa part de la commande bien qu'il fût un bon libéral. Il vient ici cependant nous dire qu'il manufacture un article. Il ne dit pas que cet article est aussi bon que le bovril, mais il dit qu'il est aussi bon que le Johnston Fluid Beef, et la raison qu'il donne pour cela c'est qu'il a à son emploi un homme qui a travaillé autrefois pour la compagnie du bovril, et que cet homme lui a dit que la recette du bovril est à peu près la même que celle du Johnston Fluid Beef. Aux pages 788 et 789 il compare le beefeene—c'est ainsi qu'il appelle son article—non pas avec le bovril, mais avec le cordial-bovril, et si mon honorable ami examine le catalogue des prix il trouvera que la compagnie du bovril vend son cordial à 80 cents la livre. Songez donc! Le gouvernement aurait pu acheter à 80 cents le même article qu'il vend à \$1.10 la livre. Nul doute qu'il aurait été content de vendre son beefeene à \$1.10 la livre lorsque le gouvernement pouvait acheter un article de qualité égale pour 80 cents la livre.

Mais je veux être juste envers mon honorable ami. Je tourne maintenant aux pages 783 et 789 inclusivement. Comme ces témoignages ont été imprimés et que tous les honorables membres de la Chambre les ont en leur possession, il leur sera facile de voir si ce que je dis est exact ou non. Le témoin dit que cet article est fait d'après la même recette que le Johnston Fluid Beef. Or, la compagnie du bovril vend le Johnston Fluid Beef, qui est un article ordinaire de commerce, à 90 cents la livre. Lui, dit qu'il vendra sa beefeene à \$1.10 la livre. Il n'y a rien d'étonnant là-dedans. Beaucoup de gens consentiraient à vendre à \$1.10 la livre un article que d'autres peuvent vendre à 90 cents et faire encore un profit.

Je veux encore une fois faire remarquer à mon honorable ami la différence qu'il y a entre le Johnston Fluid Beef solide et le Johnston Fluid Beef liquide, parce que quand le département a acheté le Johnston Fluid Beef, il a acheté l'article solide et il le paie \$1.25 la livre. Nous avons demandé ensuite à M. Wovenden s'il avait fait une analyse du bovril, il a admis d'abord qu'il n'en avait pas fait. Nous lui avons demandé s'il en avait jamais vu faire. Non, il n'en avait pas vu faire. Il ne

connaissait rien du bovril, mais l'instant d'après il se mettait en frais de faire lui-même une analyse. Il s'est dirigé vers une boîte de bovril qui était dans la chambre, exposée à une température de 90 à 95 degrés et plongea un crayon de mine qu'il passa ensuite dans sa bouche. Il se lècha les lèvres et dit: Telle est la sorte d'article qu'ils font. Voilà le genre d'analyse sur laquelle mon honorable ami se repose pour essayer à faire croire que le Gouvernement est coupable d'avoir payé frauduleusement \$2,000 à \$3,000 dans l'achat de ce bovril. Il faudra qu'il recommence sa cause de nouveau; il faudra qu'il joue pour la galerie plus qu'il a fait jusqu'à présent. Il faudra qu'il nous donne plus que cela pour faire croire au pays que M. Wovenden peut vendre le même article que le gouvernement a payé \$1.10 la livre.

Voilà des faits, et si mon honorable ami peut y trouver quelque consolation, s'il peut montrer que cet article aurait pu être acheté à meilleur marché qu'il l'a été; s'il peut prouver que je ne cite pas les témoignages fidèlement, et s'il peut fournir aucune preuve que j'en ai omis, je lui donne toute liberté de le faire, mais tant qu'il ne le fera pas, je prétends qu'il devrait être assez franc pour dire que l'article qu'il appelle beefene n'est pas la même chose que le bovril; qu'il n'a jamais été analysé, qu'il n'est pas aussi bon et qu'il ne vaut pas autant. Il est vrai que le témoin a dit qu'il consentirait à mettre son article en comparaison avec le bovril. Pourquoi alors ne l'a-t-il pas fait analyser. Nous avons essayé de trouver une boîte de ce bovril ou de beefene, mais on nous a dit qu'il n'y en avait pas à Ottawa, et M. Wovenden n'en avait pas apporté avec lui. S'il avait tant de foi dans son article pourquoi n'en a-t-il pas apporté un échantillon et nous le faire analyser par des chimistes. Non, il tient son beefene dans son magasin à Montréal. Nous lui avons demandé s'il en vendait à Ottawa. Il a répondu qu'il en avait vendu six mois passés et qu'il ne savait pas s'il en restait dans la ville. Mon honorable ami n'a jamais cherché à savoir s'il y en avait, ni essayé d'en trouver. Il n'a pas éclairé le comité; il n'a pas fait d'analyse chimique; il n'a rien fait du tout et je prétends que c'était à lui à prouver que son article était aussi bon que celui que le gouvernement a acheté. Il ne l'a pas fait parce qu'il savait que le bovril est un bon article. Il n'a pas osé faire analyser son beefene, parce qu'il sait bien que tel aurait été le résultat.

Il y a un point dont je veux parler, bien qu'il n'entre pas dans le cadre strict de mes remarques, et ce point c'est la prétention de mon honorable ami que cette expédition a été une grande expédition de vol du commencement à la fin, non pas une expédition dans le but d'explorer les terres du Nord, mais seulement pour permettre aux amis du Gouvernement de faire du grappillage. L'honorable député (M. Bennett) a dit qu'avant

M. CARVELL.

que toutes les marchandises fussent à bord, quelqu'un a fait savoir au premier ministre qu'elles n'étaient pas de bonne qualité et que le premier ministre a été tellement effrayé qu'il a envoyé le colonel White à Québec pour faire une enquête. Or, si le premier ministre a envoyé le colonel White à Québec faire une enquête, tout homme intelligent en Canada dira que s'il y a une chose à l'honneur du gouvernement fédéral, c'est bien ce fait que du moment que le premier ministre put croire qu'il y avait quelque chose de mal, il a dépêché un fonctionnaire de confiance à Québec, et ce fonctionnaire et M. Boudreau ont rapporté à Ottawa des échantillons des marchandises, et le département les a fait examiner par M. Campbell. Les honorables membres de la gauche voudraient tourner M. Semple en ridicule, et je ne m'en étonne pas, parce que M. Semple a démoli toutes leurs prétentions. M. Semple est un homme âgé qui a été 35 ans dans le commerce de gros à Montréal et qui doit connaître la valeur et la qualité des marchandises. Or, M. Semple jure qu'elles étaient de la meilleure qualité. Le colonel White, qui depuis plusieurs années achète des approvisionnements pour la police à cheval du Nord-Ouest, a juré que les marchandises qui avaient été achetées étaient de la meilleure qualité qui pouvaient être produites, et même le meilleur témoin par excellence de l'opposition, malgré tout son désir de trouver faute, a été obligé d'admettre que ces marchandises étaient de la meilleure qualité qui pouvaient être achetées.

M. BERGERON: On me dit que mon honorable ami (M. Carvell) s'est plaint que j'avais en ma possession la facture de la maison Hamilton et Cie.

M. CARVELL: Je ne me suis pas plaint.

M. BERGERON: Si la facture dont il parle est celle qui est sur mon bureau, mon honorable ami peut l'avoir.

M. CARVELL: Je ne me suis pas plaint du tout; j'ai simplement dit que j'ai cherché la facture et que je n'avais pas pu la trouver.

M. BERGERON: Est-ce là la facture que vous voulez avoir?

M. CARVELL: Oui, et j'admets franchement qu'elle parle de neuf caisses expédiées par bateau qui n'étaient pas dans la copie, ainsi que l'a dit mon honorable ami de Simcoe.

M. BERGERON: La facture n'était pas du tout dans mon pupitre.

M. CARVELL: Je n'ai jamais accusé mon honorable ami.

M. BERGERON: Voulez-vous me la rendre?

M. CARVELL: Certainement, je ferai tout ce que je pourrai pour être agréable à

mon honorable ami. Laissez-moi maintenant continuer. Le comité a commencé l'enquête le 4 juin et a siégé tous les jours pendant un certain temps jusqu'à ce que finalement les membres de l'opposition ont commencé par ne pas assister aux séances et nous avons été obligés de les ajourner, parce que nous n'étions pas en nombre.

Nous avons soupçonné alors que ces honorables députés voulaient causer des retards, afin d'empêcher le comité de faire un rapport à la présente session, et la situation devint si sérieuse que je fus obligé de leur donner avis que s'ils continuaient à s'absenter, je demanderais à la Chambre de nommer un assez grand nombre de députés libéraux membres du comité, afin que nous puissions réunir un quorum. Après cet avis les honorables membres de la gauche furent toujours présents. Tous les témoins qu'ils ont demandé de faire comparaître ont été assignés et examinés. Tous les dossiers du département ont été scrutés par eux et on leur a accordé tout ce qu'ils demandaient.

Ils ont demandé des échantillons de bovril ou de pemmican et on les leur a fournis immédiatement. Mais à la séance du 20 juin, seize jours après l'ouverture de l'enquête, deux jours avant sa clôture, après que l'affaire du pemmican eut manqué et qu'ils ne pouvaient trouver personne pour leur donner contenance, lorsqu'ils ont cru que la Chambre était pour proroger dans une semaine, ils présentèrent ce que j'appellerais des résolutions monstrueuses. Il n'est pas exact de dire, ainsi qu'on l'a dit cet après-midi, que nous n'avons pas voulu leur permettre de faire venir des témoins qu'ils voulaient avoir. Jamais dans l'histoire des enquêtes parlementaires on a accordé autant de latitude à une opposition pour faire sa preuve. Les membres de la minorité ont parcouru tout le pays pour trouver des témoins. Ils sont même allés à Montréal chercher un registre d'hôtel, vieux de deux ans, le registre de l'hôtel Queen, afin de voir si M. Boudreau avait enregistré son nom à cet hôtel le 5 octobre 1904, et tout cela à propos de la misérable somme de \$7.95 que l'on soupçonnait M. Boudreau d'avoir sans droit portée dans sa réclamation. M. Boudreau a déclaré que son compte était fidèle, et la preuve a démontré qu'il l'était. Il est vrai que ce compte n'était pas acquitté, mais il y avait un autre compte quelques jours auparavant qui portait quittance, et ce compte était écrit de la même main et sur le papier à lettres de l'hôtel Queen, et les deux comptes étaient absolument pareils, excepté que les montants et les dates étaient différents. Mais cela n'a pas satisfait les honorables députés.

Ils sont descendus assez bas pour soupçonner que M. Boudreau est allé à l'hôtel Queen et aurait agi de complot avec l'hôtel Queen pour faire dresser une note fausse, afin de flouter au Trésor la somme magnifique de \$7.95. Les faits, sont que M. Bou-

dreau a logé à cet hôtel le 26 et le 29 septembre, que n'ayant pas sur lui la monnaie pour payer, s'est fait envoyer sa note à Ottawa, et le 5 octobre il envoyait l'argent à l'hôtel. C'est aussi la date du reçu. C'est là ce qui a causé la différence de dates. Mais ils n'ont pas été satisfaits de cela, et nous avons dû à leur demande faire venir à Ottawa le gérant de l'hôtel Queen avec ses livres, mais lorsqu'il a été ici avec ses livres et prêt à prêter serment je regrette de dire que ces honorables députés n'ont pas été assez braves pour interroger le témoin sous serment et donner à M. Boudreau l'occasion de venger sa réputation des accusations méprisables qu'on a portées contre lui. J'ai été obligé de questionner le témoin moi-même, et de cette manière j'ai pu rendre à ce jeune homme la justice que la majorité du comité aurait dû lui rendre. Mais elle a jugé à propos de mettre dans les archives de cette Chambre, par le rapport qu'elle a soumis, une insinuation méprisante contre M. Boudreau; elle a fait publier par tout le pays que M. Boudreau, un fonctionnaire de confiance du département de la Marine, avait été congédié de la banque Molson, comme si cela avait quelque chose à faire avec l'accusation portée contre le Gouvernement. La minorité a voulu aussi faire venir des témoins pour prouver les circonstances du départ de M. Boudreau de la banque Molson.

Je regrette que nos honorables amis aient cru devoir s'abaisser à ce genre de guerre, afin de trouver en faute le département de la Marine et des Pêcheries. Qu'est-ce que cela a à faire avec le département? M. Boudreau est fonctionnaire du département qui a été chargé par le ministre défunt d'aller à Québec surveiller l'embarquement de ces marchandises sur l'"Arctic", et prendre tous les moyens nécessaires pour voir qu'on les embarquait réellement et que tout était parfait. Le témoignage de M. Boudreau n'avait pas assez d'importance qu'il fût nécessaire de chercher à diminuer sa réputation devant le pays. S'ils avaient attaqué la réputation de M. Weeks, de M. Semple ou de M. Moffet, et d'autres dont le témoignage avait de l'importance, j'aurais compris la chose; mais je ne puis comprendre ce que l'on peut avoir à gagner en essayant de diminuer la réputation d'un homme qui n'a joué qu'un rôle peu important dans cette affaire, qui n'est pas responsable de ce que fait le département de la Marine, et qui, d'après les informations les plus dignes de foi, a eu jusqu'ici une conduite morale et honnête.

Vu que les honorables députés de la gauche ont essayé de noircir la réputation de M. Boudreau, je suis obligé de prendre un peu du temps de la Chambre pour raconter exactement tout ce qui a eu lieu. M. Boudreau nous a raconté toute son histoire sans faire la moindre réserve. Il était gérant d'une succursale de la banque Molson à la Rivière-du-Loup, et il a occupé cette charge

pendant trois ans. Un jour un client de la banque du nom de Garrett, qui avait été contre-maître pour feu William Murray, de Saint-Jean (N.-B.), dans le commerce de bois, faisait chantier sur un morceau de terre à la tête des eaux du fleuve Saint-Jean. Murray avait dit à Garrett que s'il lui donnait l'argent que ce morceau de terre lui avait coûté, entre \$5,000 et \$6,000, il le lui vendrait. Ce terrain augmentait en valeur et Boudreau dit à Garrett qu'il ferait mieux de l'acheter, et qu'il pourrait avoir du bureau principal de la banque l'argent nécessaire à cet achat, s'il voulait faire la transaction. Garrett consentit et Boudreau écrivit au siège de la banque faisant connaître tous les détails de la transaction et conseillant à la banque que si elle prenait de Garrett une hypothèque sur la propriété en la manière voulue par la loi des banques, ce serait une bonne transaction. Le bureau principal répondit de faire le prêt. Boudreau avança \$5,000 ou \$6,000.

Peu de temps après le terrain commençait à augmenter en valeur. M. Boudreau alla trouver Garrett et lui dit que le terrain augmentait en valeur, et lui demandait s'il voulait le vendre. Garrett lui donna, ainsi qu'à une autre personne, une promesse de vente du terrain pour \$15,000. La vente ne fut pas conclue à ce prix et finalement Garrett donna une seconde promesse de vente pour \$20,000. Cependant, la vente n'eut pas encore lieu. La valeur de la terre continuait à augmenter et finalement Boudreau l'offrit en vente à un Américain pour la somme de \$30,000, et pour le récompenser de ses services Garrett donna à Boudreau une commission de \$3,400. Dans l'intervalle Garrett avait continué ses opérations de chantier. Le flottage de son bois dans le fleuve Saint-Jean s'était arrêté et les choses allaient pour lui de mal en pis. De plus il était embarrassé dans ses affaires et l'Américain auquel il avait vendu la terre vint lui dire qu'il n'avait pas le droit de payer cette commission à Boudreau, parce que, suivant les règles de la banque, ce dernier ne pouvait être partie à pareille opération. Garrett partit pour Montréal et raconta toute l'affaire à la direction. L'inspecteur de la banque descendit à la Rivière-du-Loup, vit M. Boudreau qui lui raconta toutes les circonstances et lui dit: "Plutôt que d'avoir des difficultés avec la banque je préfère donner ma démission." Cela se passait dans la soirée. L'inspecteur lui conseilla: "N'en faites rien; attendez encore une journée ou deux et nous allons examiner l'affaire; je ne crois pas qu'il soit nécessaire que vous donniez votre démission." M. Boudreau consentit et discuta la question avec sa femme. M. Boudreau avait des ressources et n'avait pas besoin de son salaire à la banque pour vivre. Deux jours après il remettait sa démission qui fut acceptée, et il jure que depuis ce temps-là ses relations avec la banque ont été des plus cordiales. Il a depuis procuré

M. CARVELL.

des affaires à la banque. Il est allé à Paris l'année suivante, et s'est mis en rapport avec une maison française importante à laquelle il a conseillé de s'adresser à la banque Molson pour ses transactions financières, conseil que cette maison a suivi. Il a entendu dire dernièrement que cette maison faisait avec la banque Molson pour plus de \$75,000 à \$100,000 d'affaires par année. Chaque fois qu'il va à Montréal il est bien reçu par les directeurs de la banque, et lorsqu'il a quitté la Rivière-du-Loup l'inspecteur et tous les employés de la banque se sont réunis pour lui faire une fête et lui souhaiter bon voyage.

Voilà toute la preuve, et cependant en face de cela les membres conservateurs du comité voulaient aller en dehors de leur juridiction et rendre le comité ridicule en envoyant une assignation à Montréal pour faire venir le président et le gérant général et je ne sais combien d'autres fonctionnaires de la banque Molson pour dire si réellement M. Boudreau avait donné sa démission à la banque ou s'il avait été renvoyé.

Mais supposant que M. Boudreau eût été renvoyé, qu'est-ce que cela aurait eu à faire avec l'achat des approvisionnements de l'"Arctic"? Est-ce que les honorables députés veulent se guérir de leur désappointement en jetant de la boue à un innocent, parce qu'ils n'ont pu trouver rien contre le département? J'ai raconté les faits tels qu'ils sont, et je laisse à mes honorables amis le soin de dire si dans leur conscience ils se sont conduits en gentilhommes, en essayant de ternir la réputation de M. Boudreau, afin d'avoir quelque chose à reprocher au département de la Marine et des Pêcheries.

Les membres conservateurs du comité prétendent que nous avons refusé d'entendre leurs témoins. Le 20 juin, lorsqu'on s'attendait que l'on aurait la clôture de la session dans une semaine environ, lorsqu'ils eurent épuisé leur questionnaire, lorsque tous les témoins eurent été entendus, ils demandèrent au comité de faire venir le gérant de la banque Molson. Nous avons naturellement refusé. Ils nous demandèrent ensuite d'avoir des échantillons, et ici je demanderai à mon honorable ami de Simcoest d'être bien attentif pour voir s'il y a une différence entre la manière dont je lis la résolution et la manière qu'il l'a lue. J'appelle son attention sur le mot "tous" dans la première ligne et je lui demande de chercher à se rappeler s'il a dit le mot ou non:

Que des échantillons de tous les articles de l'"Arctic", soient envoyés à Ottawa pour être examinés par ce comité.

Pourquoi cela? Les honorables députés disaient qu'ils ne pouvaient juger des prix à moins d'avoir un échantillon de toutes les marchandises devant eux, afin qu'ils puissent les examiner et dirent si les prix étaient justes ou non. Ils proposèrent ensuite:

Que deux experts soient nommés par le proposant et le président pour faire l'inventaire et l'examen des approvisionnements maintenant à bord de l' "Arctic", et faire un rapport des marchandises n'ayant pas été utilisés et qu'ils eussent la liberté d'examiner les approvisionnements s'ils le jugeaient à propos.

Je désire offrir sur ces deux points quelques observations.

Tous les membres du comité, et je suppose que tous les membres de cette Chambre savent que le steamer a été appareillé pour un deuxième voyage dans les régions arctiques et que l'intention du département était que ce bâtiment devait partir le 15 juin, ce qu'il aurait fait si ce n'eût été de cette enquête. Mais comme le capitaine Bernier était un témoin de grande importance, on a compris qu'il devait rester ici tant que l'enquête ne serait pas entièrement finie, parce que, monsieur l'Orateur, le jour que nous aurions laissé partir le capitaine Bernier nous aurions entendu des clameurs comme jamais il s'en est élevé en Canada. Nos adversaires auraient dit : Nous voulons avoir cet homme comme témoin.

Nous n'avions pas examiné son témoignage et on nous avait empêché d'avoir de lui tous les faits que nous désirions avoir. C'est pourquoi nous avons gardé M. Bernier, nous avons gardé M. Weeks, nous avons gardé Moffet, nous avons gardé M. Boudreau, assistants à toutes les séances du comité, toujours à la disposition des membres du comité qui auraient voulu les rappelez et les examiner et je puis vous l'assurer, nos adversaires se sont souvent prévalu de cette opportunité. Si nous avions envoyé prendre des échantillons de tous les approvisionnements qui sont à bord du navire de même qu'un inventaire exact, parce que ce n'était pas un simple aperçu, mais une liste exacte de tout ce qui est à bord du navire que les honorables députés demandaient avoir, je demande combien il aurait fallu à deux experts pour faire cet ouvrage ? M. Semple et M. Weeks et quatre ou cinq hommes ont pris plus de quatre ou cinq semaines pour faire le même ouvrage; est-ce qu'ils croyaient qu'il pourrait être fait assez vite pour avoir un rapport à cette session ?

Je crois, monsieur l'Orateur, que nous avons là tout le secret de la chose; ils savaient que s'ils pouvaient faire adopter cette résolution, ils étaient sortis de leurs difficultés, qu'il serait impossible d'avoir un rapport pour cette session et ils empêcheraient ainsi la discussion dans cette Chambre et il n'y aurait pas rapport du comité. La chose serait morte avant la prochaine session et ils sortiraient ainsi de la position embarrassante dans laquelle ils se sont placés en portant à la hâte des accusations non fondées. Je demande s'il était raisonnable de nous demander d'accorder cette demande, de nous ren-

dre à leur volonté, car c'est une mesquine manière pour les honorables députés de sortir du mauvais pas dans lequel ils se sont mis.

Et je ne désire pas les en blâmer, cela dépend du point de vue auquel on se place. S'ils voulaient jouer le rôle d'avocats rusés et retors, s'ils ne voulaient pas que les faits fussent apportés à la lumière, s'ils voulaient tromper le public, s'ils voulaient être déloyaux enfin, injustes, rusés et retors, c'était là ce qu'ils avaient à faire. Mais s'ils voulaient avoir des témoignages sur lesquels ils pourraient se baser pour faire un rapport honnête, je dis qu'ils se sont conduits d'une façon que leur propre conscience n'approuve pas, qu'ils n'ont pas agi comme des hommes désirant connaître les faits afin de pouvoir faire un rapport honnête à cette Chambre avant la prorogation.

Il y a un autre point dont je veux parler brièvement. Jamais peut-être on a fait une tentative aussi ridicule de provoquer du scandale avec cette affaire des femmes esquimaux. Nos amis conservateurs ont à cet effet publié des caricatures dans tous leurs journaux depuis Vancouver jusqu'à Halifax, ils ont composé des poésies malicieuses dont ils ont rempli leurs journaux. L'honorable député de Simcoe-est (M. Bennett) n'a jamais manqué de parler des femmes esquimaux et de leurs chapeaux de paille, et ici je dois dire que l' "Arctic" n'a jamais eu rien à faire avec ces chapeaux. Il n'y avait pas de chapeaux de paille dans son approvisionnement ni parmi ses marchandises. Le département de la Marine n'a pas acheté de chapeaux de paille pour les femmes esquimaux; les chapeaux de paille dont mon honorable ami parle tant étaient des chapeaux de paille apportés pour la police à cheval dans le but de faire la traite avec les Esquimaux, transaction parfaitement honorable et légitime, mais mon honorable ami veut faire croire que ces chapeaux de paille ont été achetés par le département de la Marine, et que les matelots, pour obtenir les bonnes grâces des femmes esquimaux, leur en ont fait des cadeaux, et il lance des cris qui atteindraient les nues. Sa principale accusation contre la majorité du comité, ce qui est le plus impardonnable à ses yeux, c'est que nous n'avons pas voulu laisser faire une enquête au sujet des relations personnelles des matelots de la police à cheval du Nord-Ouest avec les femmes esquimaux pendant les nuits d'hiver sur les bords de la baie d'Hudson. Monsieur l'Orateur, la curiosité morbide de l'honorable député de Simcoe-est (M. Bennett) aurait été peut-être satisfaite, mais je ne crains pas de dire qu'il aurait été le seul homme au Canada à se délecter de ces témoignages, si on avait permis de les donner.

J'aurais voulu discuter la question des prix pendant quelques instants. J'ai discuté le prix du bovril et je crois que l'hono-

rable député de Hastings-est (M. Northrup) aura de la difficulté à convaincre cette Chambre et le public que le prix n'est pas juste. Mais craignant de n'avoir aucune base pour se maintenir, nos amis conservateurs ont joué leur dernière carte hier matin lorsque le comité s'est réuni pour rédiger le rapport.

Il avait été convenu vendredi dernier que l'audition des témoignages était terminée, mais lorsque nous sommes entrés dans la chambre du comité nous avons trouvé un étranger qui y était assis. Je ne lui ai pas beaucoup porté d'attention ; j'ai supposé que ce pouvait être un journaliste, mais avant que le comité eût commencé ses travaux, mon honorable ami demanda de faire entendre cette personne au sujet de la valeur du pemmican. Nous demandâmes d'abord quel était cet expert ? Était-il un chimiste, était-ce un fabricant ou un commerçant de bovril ou de pemmican ? Connaissait-il quelque chose en fait de pemmican, en avait-il jamais vu ? Non. Qu'était-il ? Un commis dans une fabrique de conserves de bœuf, de lard et de jambon, etc., de Toronto, une maison très honorable qui fait un grand commerce dans le pays. Si mon honorable ami peut montrer quelles connaissances possédait ce commis pour juger du prix d'un article comme le pemmican, il possède alors, monsieur l'Orateur, une imagination sans pareille au monde. Mais mon honorable ami savait bien que nous ne permettrions pas à cet homme de donner son témoignage. Il le savait, parce que si nous l'avions permis nous aurions été obligés d'envoyer à Montréal ou ailleurs chercher des experts pour faire une analyse intelligente de ce pemmican, pour en établir la valeur. Le témoin aurait pu dire qu'il valait 35 cents ou 10 cents. Les honorables députés savent que nous aurions été obligés de faire cela. Ici encore je prétends que les membres conservateurs du comité jouaient leur vieux jeu et cherchaient seulement à retarder le dépôt du rapport. Et ils avaient recours à n'importe quel truc, ils auraient risqué n'importe quoi et n'auraient pas hésité à embarrasser la Chambre s'ils avaient pu empêcher le comité de présenter son rapport à la présente session. Mais, monsieur l'Orateur, le rapport est ici. Je ne désire pas en donner lecture, car je suppose qu'il a été lu par presque tous les honorables membres de cette Chambre. Nos adversaires disent qu'il n'y a pas de preuve des prix et qu'ils n'ont pu trouver les prix. Prétendent-ils par là qu'ils n'auraient pas pu faire venir de Montréal ou de Toronto, M. D. S. Perrin, de la maison Christie, qui a vendu les biscuits ou un membre de la compagnie Woods, d'Ottawa, qui a fourni une très grande quantité de ces marchandises, pour donner leur témoignage ? Prétendent-ils que les membres de la compagnie Christie, Brown et Cie, de la compagnie Perrin, de la compagnie Woods seraient venus ici pour se parjurer ? N'auraient-ils pas pu envoyer à Montréal et faire venir un des membres de la maison Huuon

M. CARVELL.

& Orsali, épiciers en gros, qui font un commerce aussi grand qu'aucune maison au Canada ? Supposent-ils que la maison Hudon & Orsali se serait prajurée pour aider au Gouvernement ? Si les prix n'avaient pas été justes, s'il y avait eu malversation dans les achats, n'auraient-ils pas pu faire venir ces marchands comme témoins et les exposer à être poursuivis s'ils n'avaient pas dit la vérité ? Les témoins ? Mais ils en pouvaient trouver partout. On ne pouvait pas marcher dans les rues d'Ottawa ; on ne pouvait aller à Montréal sans rencontrer des témoins. La vérité est que la minorité conservatrice du comité ne voulait pas avoir de témoins, parce que chaque fois qu'elle en interrogeait elle s'enfonçait davantage. Elle voulait retarder l'enquête le plus qu'elle pouvait, afin de pouvoir dire au pays : On ne nous a pas permis de faire entendre nos témoins ; notre enquête a été étouffée et nous n'avons pu nous mettre en état de faire un rapport intelligent. En cela du moins les conservateurs ont raison, car ils n'ont pas pu faire un rapport intelligible, et si l'on compare le rapport avec la preuve, aucun juge ne dira que c'est un rapport intelligible, car ses conclusions ne sont pas raisonnables ni basées sur la preuve. Mais ils ont essayé de montrer que les prix n'étaient pas raisonnables. Ils ont produit une liste de marchandises achetées de la compagnie Woods. Ils ont parlé des pardessus en fourrure. Ces pardessus sont faits en toile à voile au dehors et en peau de mouton au dedans ; ce sont des vêtements exprès pour les régions arctiques. Et quel en était le prix ? On les a payés la grosse somme de quinze piastres. Pensez donc. Quel pardessus en fourrure on peut acheter pour moins que cela ? Et cependant nos honorables amis disent que c'est un prix exorbitant, et ils voulaient en voir un échantillon. Il est vrai qu'il y avait d'autres pardessus en fourrure à des prix plus élevés.

Un autre article est l'habillement en drap de pilote bleu, pour la somme de \$19. Il y a-t-il un homme dans cette Chambre qui pourrait acheter un costume de pilote en drap bleu pour moins que cela ? Et ce sont là les exemples qu'on nous donne de prix exorbitants. S'il voulaient des preuves sur le sujet, tout ce qu'ils avaient à faire c'était de demander à la compagnie Woods de produire des échantillons et rendre témoignage devant le comité.

Les honorables membres de la gauche ont prétendu que ces marchandises n'avaient pas été embarquées à bord du navire. Je crois que cette accusation a été complètement détruite. Ensuite ils ont dit que ces marchandises n'étaient pas nécessaires, mais ils n'ont donné aucune raison pour appuyer leurs prétentions. De notre côté nous disons que ces marchandises n'étaient pas seulement nécessaires, mais absolument nécessaires. N'oublions pas que ce navire partait pour un

voyage de trois ans. Il ne devait pas recevoir de nouveaux approvisionnements tous les ans, comme les honorables députés le disent dans leur rapport. Voici la lettre du colonel Gourdeau donnant au major Moodie les instructions à suivre. Il disait : Le département se propose d'envoyer l'année prochaine un navire avec du charbon et des matériaux de construction afin d'établir de nouveaux dépôts. Et après consultation, il a été décidé que ce navire sera à Erik Cove, Wollenstenhome, si possible, vers le 25 juillet 1905, avec du charbon et environ 50 tonnes d'articles divers à son bord.

M. BENNETT : Ecoutez bien.

M. CARVELL : Mon honorable ami (M. Bennett) dit de bien écouter, mais qu'il veuille bien me laisser lire la phrase suivante et nous écouterons ensuite ce qu'il aura à dire :

L'"Arctic" est approvisionné au complet de vivres et de vêtements pour les régions arctique et autres, pour une période de trois années.

L'honorable député va-t-il nous demander maintenant d'écouter ?

M. BENNETT : Oui, écoutez.

M. CARVELL : Et cependant en face de ceci les honorables députés voudraient faire croire à la Chambre et au pays que le département n'organisait qu'un simple voyage de plaisir, un voyage d'une année seulement dans le Nord, et que le deuxième et troisième années on porterait à l'"Arctic" un nouvel approvisionnement. Mais ce ne sont pas les faits qui ont été prouvés. Et supposons qu'il fût arrivé dans ces régions du nord un accident pour mettre ces hommes en danger ? Supposons qu'un des Canadiens-Français amis de mon honorable ami de Beauharis (M. Bergeron) fût tombé malade, et que l'on n'eût pas les médicaments nécessaires pour le soigner ? La clameur qui s'est élevée il y a cinq ou six ans au sujet des "dog biscuits" donnés aux troupes de l'Afrique du Sud, aurait été un zéphyr léger comparé à la tempête qui aurait été soulevée. Il faut se rappeler qu'il n'y a pas de pharmacie dans les régions arctiques. Il n'y a pas non plus de dépôts d'approvisionnements, et même si le navire était revenu l'année suivante, il faut se rappeler que pendant huit mois de l'année il a été emprisonné par les glaces, et qu'il aurait pu être écrasé. Dans ce cas si l'équipage n'avait pas eu des sacs pour dormir et se protéger du froid s'ils n'avaient pas eu de vêtement pour l'hiver des régions arctiques, si tout cela n'avait pas été prévu et quelques-uns de ces hommes étaient morts, qu'aurait-on dit ? C'est là un côté de la question que mes honorables amis ne veulent pas examiner.

Mais c'est celui qui devrait nous guider pour juger cette question si nous voulons la juger avec justice. On a mis devant le comi-

té la liste des approvisionnements du steamer "Helen and Mary", du "Discovery", du "Gauss", navires appartenant aux Etats-Unis, à l'Angleterre et à l'Allemagne, respectivement. Chacun de ces navires avaient été approvisionné d'articles en quantité beaucoup plus considérable et coûtant beaucoup plus cher que ceux dont on a approvisionné l'"Arctic" bien que la longueur du voyage en vue était à peu près la même. Cela n'empêche pas les députés de la gauche de nous dire que ces approvisionnements n'étaient pas nécessaires, mais si quelques membres de l'équipage avaient perdu la vie par la négligence de la part du Gouvernement de donner tout ce qu'il fallait pour faire face à toute éventualité, la clameur que nous aurions entendue dans tout le Canada aurait été beaucoup plus forte et plus générale que celle que l'on veut soulever parce que le Gouvernement a acheté des marchandises.

Je veux maintenant donner un renseignement à l'honorable chef de l'opposition (M. R. L. Borden). Un document a été mis au nombre des pièces déposées devant le comité, mais je n'ai pas pu voir M. Robidoux à ce sujet, et je ne sais pas où est cette pièce. Ce document donne le montant et la valeur des provisions qui ont été mises à bord de l'"Arctic", provisions d'excellente qualité prêtes à servir pour un autre voyage, et qu'en fait on va utiliser dans le prochain voyage. Cette liste est faite d'après l'inventaire et on peut la faire examiner si l'on veut par un comptable. Elle contient les noms des personnes de qui chaque article a été acheté, la quantité qui a été dépensée, ce qui reste, et tous les détails. D'après cette liste on voit que sur \$55,000 valant d'approvisionnements, il en reste environ pour \$37,000 à \$38,000. Je n'ai pas le montant total exact et je ne suis pas certain si l'addition en a été faite.

Voilà, monsieur l'Orateur, les points importants de la question telle que je l'entends. Je suis convaincu que si le Gouvernement avait agi autrement et s'il n'avait pas approvisionné ce navire comme il l'a fait, il aurait manqué à son devoir. On peut différer d'opinion sur la nécessité de faire entreprendre à ce navire une expédition de trois ans, mais ce n'est pas de cela qu'il s'agit pour le moment. Je puis dire ici que le Gouvernement a changé sa politique à ce sujet, qu'il envoie maintenant le "Gauss" faire une croisière dans les eaux du nord cet été, et qu'il reviendra à l'automne. Mais la Chambre connaît la raison pour laquelle ce navire a été envoyé là-bas. Nous savons qu'il y est allé ; nous savons que des approvisionnements ont été achetés ; que les prix étaient justes et raisonnables et les quantités non excessives. Tous les approvisionnements étaient nécessaires, et il y en avait bien peu dont on ne pouvait pas avoir besoin à un moment donné. Conséquemment je trouve qu'à l'exception du

tabac qui a été acheté à Québec, les conclusions du rapport de la majorité sont justes, et les seules qu'on pouvait tirer d'après les dépositions. Ce sont les seules conclusions que des hommes raisonnables pouvaient faire, et conséquemment je dis que ce rapport devrait être adopté et que le Gouvernement ne mérite aucune censure.

M. W. B. NORTHROP (Hastings-est) : Monsieur l'Orateur, le 18 mai dernier la Chambre discutait la question importante de savoir qu'elles questions elle soumettrait au comité d'enquête qui avait été promis par l'honorable premier ministre. On se rappellera que les honorables membres de la gauche demandaient une enquête générale dans les affaires du département de la Marine et des Pêcheries depuis l'été de 1902. Du côté de la droite on prétendait que l'enquête devrait être limitée à certaines accusations portées par la gauche et le Gouvernement promit d'accorder un comité qui ferait une enquête sur toutes les accusations qui avaient été ainsi portées. En définitive, un comité fut nommé et ce comité nous fait aujourd'hui son rapport. Ce qui doit nous occuper ce soir, ce n'est pas la manière dont la promesse du premier ministre a été remplie, ni que les prétentions étaient justes le 18 mai dernier, celles des membres de la droite ou celles des membres de la gauche, mais il s'agit de savoir, monsieur l'Orateur, si le rapport qui a été mis entre vos mains par la majorité du comité doit être accepté par cette Chambre. Bien que je désapprouve les conclusions du rapport, je dois dire que je suis presque disposé à l'admirer, mais je serais assez embarrassé de dire si c'est œuvre d'imagination ou de jovialité canadienne. La Chambre a entendu cet après-midi de longs discours exposant le pour et le contre de la question. Tous les députés présents doivent avoir maintenant une assez bonne idée des faits qui ont motivé ce rapport, et il faudrait que les honorables membres de la droite fussent bien dépourvus de bonne humeur s'ils votent sans sourire pour l'adoption d'un rapport comme celui-ci. La Chambre me permettra de donner lecture de quelques-unes des clauses du rapport, que les honorables membres de la droite vont probablement appuyer de leurs votes et déclarer être la vérité. Le rapport dit d'abord :

Le comité a fait une enquête complète au sujet des accusations qui lui ont été soumises ; il a entendu tous les témoins qui ont comparu devant lui ; il a examiné tous les papiers, documents, etc., qui ont été produits.

Or, monsieur l'Orateur, est-il vrai que le comité ait entendu tous les témoins qui sont venus devant lui ? N'a-t-il pas été dit tant et plus ? Ceux qui demandent à la Chambre d'adopter ce rapport ne se sont-ils pas excusés d'avoir refusé d'entendre un témoin très important qui s'est présenté devant le comité à sa dernière séance ? En présence

de ce fait est-il vrai de dire que le comité a examiné tous les témoins qui se sont présentés devant lui. Le rapport continue :

Il a fait une enquête complète au sujet des accusations et des dépenses.

Cela est-il bien vrai ? Et sur ce fait connu à tous les membres de cette Chambre est-il vrai que le comité s'est enquis de toutes les accusations et dépenses ? N'est-il pas bien connu que le comité n'a pas fait d'enquête au sujet de ces accusations et de ces dépenses, en dehors des témoignages que l'on a pu avoir de quelques fonctionnaires du département ? Plus loin le rapport dit :

Vu que l'expédition devait durer plus de trois ans, et en prévision des misères et des accidents qui naturellement peuvent survenir pendant un voyage de cette sorte ; vu aussi l'impossibilité de remplacer les provisions épuisées ou dépensées, la quantité et les approvisionnements, provisions de bouche, etc., étaient variés et en quantités raisonnables et nécessaires, et ils étaient aussi de la meilleure qualité.

C'est-à-dire que l'on demande aux honorables membres de cette Chambre, aux représentants du peuple, à des hommes qui sont censés avoir un peu de respect pour la position qu'ils occupent dans la société de déclarer vraiment par leur vote que ce bâtiment entreprenait un voyage de trois ans dans les mers du Nord où il lui serait impossible de recevoir des approvisionnements, tandis qu'il n'y a pas cinq minutes l'honorable député de Carleton (M. Carvell) donnait lecture d'une lettre du département adressée au major Moodie, dans laquelle on lui disait que tous les ans un bâtiment serait envoyé avec du charbon et 50 tonnes de provisions diverses. Est-ce simplement matière d'opinion entre les honorables membres de la gauche et ceux de la droite, où y a-t-il difficulté de distinguer ce qui est aussi clair que le soleil en plein jour. Ou est-ce la croyance de la part de la majorité du comité que les honorables membres de la droite de la Chambre voteront pour n'importe qui, pourvu que le Gouvernement y trouve un profit ? Le rapport dit encore plus loin :

Aucune partie ou portion d'approvisionnement, marchandises, ou provisions de bouche a été, en tout ou en partie, détournée de l'usage auquel il était immédiatement destiné au profit d'une personne ou de plusieurs personnes.

Or, monsieur l'Orateur, si de mon siège dans cette Chambre, j'avais accusé le département d'avoir délibérément organisé une bacchanale dans un navire qui devait aller passer l'hiver dans les eaux de la baie d'Hudson, à Fullerton, et si j'avais porté l'accusation que le département de la Marine sous la direction du prédécesseur du ministre actuel de ce département, d'avoir délibérément décidé et réglé d'avance que chaque dollar de provisions dépensées à Fullerton devait être dépensé précisément de la manière que nous avons vu, ne m'au-

rait-on pas accusé d'être un calomniateur et une douzaine de membres de la droite ne m'auraient-ils pas à l'instant demandé de produire des preuves.

Cela n'empêchera pas, je suppose, les honorables membres de la droite de voter en faveur de ce rapport et de déclarer par là que l'intention était que chaque dollar valant des provisions qui ont été achetées devait être dépensé comme une grande partie a été dépensée sur les bords de la baie d'Hudson dans l'hiver de 1905. Plus loin le rapport dit :

Les marchandises, les approvisionnements et les provisions de bouche ont été payées un prix raisonnable, à l'exception du tabac.

Or, je veux demander aux honorables membres qui forment la majorité du comité et je voudrais demander aussi aux honorables membres de la droite qui sont prêts à appuyer ce rapport, sur quoi basent-ils leur prétention que les prix payés étaient des prix raisonnables? Pour le moment je ne dis pas que l'on n'a pas payé des prix raisonnables, je reviendrai sur ce point plus tard. Mais lorsque les membres de la droite reconnaissant leur responsabilité comme membres du Parlement, sont prêts à voter l'adoption de ce rapport et à déclarer que les prix payés sont raisonnables, je demande sur quelle preuve ils se basent pour dire cela? A-t-on fait devant le comité la moindre preuve que les prix payés étaient raisonnables?

Mais, monsieur l'Orateur, parmi les honorables députés qui ont parlé cet après-midi quelques-uns ont posé la doctrine extraordinaire que lorsque cette question a été renvoyée au comité, les membres de l'opposition étant les accusateurs, étaient par conséquent tenus de faire la preuve, tandis que les membres du Gouvernement n'auraient qu'à se croiser les bras; ces derniers avaient droit de supposer qu'il n'y avait rien de louche et de prendre comme acquis que tout était bien, et qu'à moins que l'opposition ne trouvât quelque chose de mal, leur devoir comme membres du comité était accompli. Or tout le monde ne pense pas d'une façon aussi extraordinaire. J'ai à la main un numéro de journal publié dans la ville de Toronto ce matin; un journal qui certainement n'est pas très favorable à l'opposition, un journal qui a toujours été considéré comme ami du Gouvernement, je veux parler du "Toronto Globe". Parlant ce matin de cette question, il dit :

Il n'y a aucun doute que dans cette affaire de l' "Arctic" il y a des choses que l'on n'aurait pas dû laisser passer ainsi sans les critiquer ou les blâmer. La preuve est faite certainement qu'il y a eu de l'extravagance dans l'approvisionnement du navire et que les méthodes suivies par le département étaient relâchées.

Or lorsque le "Globe" dit que c'était une affaire louche et que c'était le devoir du Parlement de faire une enquête, je voudrais

savoir comment les honorables membres du comité peuvent justifier leur action en face de cette critique de la part d'une autorité aussi respectée que le "Globe" de Toronto.

On a parlé de la conduite des membres de la minorité, mais la Chambre me permettra de donner en quelques mots le résumé de ce qui a été fait par le comité afin de montrer ce que s'ils ont fait et pourquoi il n'y a pas eu un plus grand nombre de témoins d'appelés. Je vois dans le procès-verbal que le comité s'est réuni pour la première fois le 4 juin, réunion qui, ainsi qu'on nous en avait informés, n'était convoquée que pour faire l'élection du président et discuter le mode de procédure. A cette réunion, j'ai proposé que onze témoins dont j'ai ici les noms fussent entendus afin que nous ne puissions pas être accusés de vouloir obstruer ou retarder les délibérations du comité. Le comité s'est donc réuni le 4 juin, a élu son président et nous avons commencé les travaux le 5. Le comité a siégé les 5, 6, 7 et 8. Nous n'avons pas siégé le 9, qui était un samedi, ni le 10 qui était un dimanche, ni lundi, 11, parce qu'un grand nombre de députés étaient absents. Nous avons recommencé à siéger le mardi, 12, et nous avons continué à siéger les 13, 14 et 15. Nous avons ajourné ensuite jusqu'au lundi, 18, et nous avons siégé les 19, 20, 21 et 22.

De sorte que l'on verra que nous avons siégé continuellement, négligeant ainsi nos autres devoirs afin de remplir celui-ci. Nous commençons à siéger de bonne heure le matin et nous finissons à six heures du soir, et ceux d'entre nous qui voulaient faire leur devoir étaient obligés de passer les soirées à scruter les dossiers du département de la Marine et des Pêcheries, afin d'être en mesure de questionner avec intelligence les témoins le jour suivant. Bien que nous fussions continuellement en séance depuis dix heures du matin jusqu'à six heures du soir, on aurait voulu que nous battions le pays pour trouver des témoins qui auraient prouvé que les prix payés étaient excessifs. Le 20 juin, à la troisième séance avant la dernière, on a proposé les motions dont lecture a été donnée et dans lesquelles on demandait que des experts fussent nommés, que des échantillons fussent obtenus et qu'un comptable fût employé. Je répète que ces motions ont été faites le 20, lorsque le comité n'avait pas encore terminé ses travaux. L'examen des témoins n'a été achevé que deux jours après que ces motions ont été faites. Les motions ont été rejetées, et le 21 MM. Wovenden et Bernier étaient tous deux présents et furent entendus. De sorte que l'audition des témoins battait son plein lorsque ces motions ont été faites. Mais on a dit que notre but était de retarder les travaux du comité et de l'empêcher de faire son rapport.

Est-ce que tout homme sensé qui verra ce que nous avons fait peut dire que nous

avons agi sans raison en proposant ces motions trois jours avant la dernière réunion ? Si ces motions avaient été adoptées le 20 juin nous aurions pu avoir le rapport des experts promptement ; nous aurions pu avoir des échantillons en moins de deux jours devant le comité et nous aurions pu faire un rapport utile à la Chambre qui aurait vu alors que les prix qu'on a payés étaient ou non raisonnables et justes.

Mais, monsieur l'Orateur, parce que, le 20 juin, celui-ci ou celui-là se figura que nous serions retenus dans la capitale un jour ou deux de plus qu'il n'aurait voulu, ou parce que quelqu'un craignait qu'il ne fût mis au jour des faits d'une telle nature qu'il serait impossible de présenter à la Chambre un rapport comme celui qui lui a été fait, les motions furent rejetées, et le comité fut privé de la seule chance qu'il avait de se former une opinion intelligente au sujet des prix payés.

D'honorables députés reconnaîtront la vérité de mes paroles quand je leur rappellerai que certains membres du comité se sont rendus à Montréal, comme on l'a dit, et se sont efforcés d'obtenir l'opinion d'experts quant aux divers articles dont on avait fait des achats ; mais que les experts de toute catégorie nous informèrent qu'il leur était impossible de fixer les prix de ces divers articles à moins d'être pourvus d'échantillons dans chaque cas, vu qu'il n'était probablement pas un seul parmi tous ces articles dont la valeur marchande ne dépendit pas de sa qualité intrinsèque, plutôt que du nom qu'on lui donnait ou sous lequel il avait été acheté. Prenez l'article même mentionné par l'honorable député préopinant ; prenez l'article qui est porté au compte du Gouvernement sous le nom de "pardessus doublés en fourrure". Est-il quelqu'un qui ne sache pas d'une manière générale ce que c'est qu'un pardessus doublé en fourrure. Nous savons qu'il peut exister des différences de plusieurs centaines de dollars dans la valeur de divers pardessus de fourrures ; mais quand nous avons trouvé, dans le rapport de l'auditeur général, quarante ou quatre-vingts articles vendus par une maison de la réputation de "Woods Limited" et inscrits sous le nom de pardessus doublés en fourrure, qui aurait pu s'imaginer qu'il s'agissait de pardessus faits de "duck", ou de grosse toile, à l'extérieur, et de peau de mouton à l'intérieur ? Comment déterminer la valeur d'un article comme celui-là à moins de le voir ? Qui se serait imaginé de désigner sous le nom de pardessus doublé en fourrure un article fait de grosse toile et doublé de peau de mouton ? Si nous prenons les divers articles fournis par une maison comme celle de Hudon et Orsall, comment allons-nous pouvoir déterminer leur valeur ? Il a été dépensé \$12,000 en épicerie ; et ce n'est pas en parcourant la liste des confitures, des marmelades, etc., que nous pouvons nous faire une

M. NORTHROP.

idée de la valeur de ces articles ; il nous faut des échantillons que nous puissions examiner et comparer avec d'autres du même nom ; c'est ainsi seulement que nous arriverons à déterminer leur qualité et leur valeur. Je dois rendre ce témoignage au Gouvernement de dire que, dans les préparatifs de cette expédition, il a commis toutes les fautes avec le plus parfait sans-gêne. Puis il s'aperçut qu'il serait sage de s'assurer les services d'un expert quelconque ; il fit venir M. Semple à Ottawa et dépêcha le colonel White à Québec. Celui-ci préleva des échantillons des diverses denrées qu'on avait achetées, en vue de leur faire subir un semblant d'examen de la part de M. Semple. M. Semple est examiné, et il nous dit ce qu'il a fait. Le Gouvernement s'est contenté de faire venir M. Semple à Ottawa pour passer un avant-midi dans l'entrepôt, après quoi l'expert s'est déclaré satisfait des échantillons des denrées dont on avait fait l'achat.

M. CARVELL : Et deux jours, à part cela ?

M. NORTHROP : Non pas à examiner des échantillons.

M. CARVELL : Je prétends qu'il a passé deux jours à examiner les factures.

M. NORTHROP : Je répète qu'il n'a passé qu'un avant-midi à examiner des échantillons.

M. BENNETT : C'est ce qu'établit la preuve.

M. NORTHROP : La preuve l'établit d'une manière concluante ; mais plus tard, en contre-interrogatoire, il déclare qu'il a passé à peu près deux jours à examiner des factures. Comme il avait terminé son travail, après avoir fait l'examen de ces échantillons, je ne vois pas que nous ayons grand intérêt à savoir ce qu'il a fait subséquemment. Tout ce que nous avons particulièrement intérêt à noter, c'est qu'il lui a suffi d'une matinée pour faire l'examen de ces échantillons ; il est donc oiseux de dire qu'il aurait fallu à peu près deux semaines pour recueillir ces témoignages d'experts que nous demandons. On déclare que nous avons demandé la production d'échantillons des fournitures mises à bord du navire ; nous ne pouvions pas demander autre chose.

Si la seule crainte du Gouvernement était de voir se prolonger outre mesure les séances du comité, pourquoi n'a-t-il pas fait ce qui se fait souvent dans de tels cas, pourquoi n'a-t-il pas proposé, sous forme d'amendement à notre motion de nous fournir une partie des renseignements, ne pouvant les fournir tous, mais assez pour nous permettre de nous rendre compte du prix payé pour ces marchandises ?

Voilà pour les délibérations du comité ; je me permettrai, maintenant, de signaler à la

Chambre les faits véritables en ce qui regarde cette expédition de l' "Arctic." Je ne perdrai pas le temps de la Chambre à faire l'historique de la question ; mais le premier indice que nous relevions de cette affaire dans les archives du département, c'est une lettre écrite par le département de la Marine et des Pêcheries à la compagnie Bovril, au mois d'avril, intimant que ces marchandises seraient requises à bord de l' "Arctic", pour une expédition dans les régions septentrionales un peu plus tard ; et le 23 mai, le Gouvernement donne sa première commande à la compagnie Bovril. Il est oiseux de la part de ces messieurs de prétendre qu'on n'a pas eu le temps de faire appel de soumissions. Je soutiens qu'on a eu amplement le temps ; on aurait fort bien pu écrire à d'autres fournisseurs en même temps qu'on a écrit à la compagnie Bovril. Puisqu'on a eu le temps d'écrire à une maison, en aurait eu le temps d'écrire à toutes. Ce navire ne s'est pas mis en marche avant le milieu de septembre. Si les fonctionnaires avaient été à leur affaire, ils auraient été en mesure de savoir à quelle date le navire allait mettre à la voile. La Chambre vota le crédit en question le 29 juillet. Le Gouvernement comptant sur ce crédit, avait dès le 2 juin, prié le capitaine Bernier de préparer ses réquisitions, et le 24, celui-ci les transmit. J'ai donc raison de dire que toutes les négociations relatives à cette expédition ont été du commencement à la fin conduites de la manière la plus extravagante, la plus négligente et la plus stupide.

Le capitaine Bernier lui-même, dans son témoignage, déclare qu'il a préparé ses réquisitions en vue d'un voyage au pôle nord, et en se fondant sur l'expérience du "Fram" et du "Discovery." J'ai l'état des dépenses occasionnées par ces expéditions, et voyons comment celle organisée par le Canada supporte la comparaison. Le "Fram", navire de Nansen, qui s'en alla à la découverte du pôle Nord et fut absent trois ans, mena à bonne fin son entreprise et revint en triomphe, ayant dépensé en tout sous forme de provisions \$11,576 ; y compris les frais d'équipement, la dépense s'éleva à \$16,816.

M. GERVAIS : Combien ce navire portait-il de personnes ?

M. NORTHROP : J'allais justement dire qu'il y avait treize personnes à son bord, je ne veux rien cacher. Le "Fram" se rendit à la mer Arctique, y resta trois ans ayant pris à son bord des provisions non pas seulement pour trois ans, mais pour beaucoup plus longtemps, puisqu'il était impossible de dire si, partant pour un tel voyage on ne serait pas absent quatre ans ou même cinq ans. Sûrement tout membre de cette assemblée se rend compte de la différence entre une expédition comme celle-là et le voyage qu'a fait l' "Arctic" aux rivages de la baie d'Hudson. Maintenant, quant à l'expédition faite il y a quelques années par

le "Discovery" sous le commandement du capitaine Scott, vers les régions antarctiques, le capitaine Bernier semble s'être mis dans la tête qu'elle a coûté \$600,000 ; mais de fait, la somme totale déboursée pour ce voyage a été de £92,000." De ce montant £51,000 représentent le prix du navire, £25,000 les salaires et dépenses incidentes du voyage, £16,000 seulement le reste de l'équipement pour ce voyage au pôle Sud.

M. GERVAIS : Combien y avait-il de personnes à bord ?

M. NORTHROP : Il y avait trente-huit personnes à bord du "Discovery," et il a fait un voyage heureux. Comme je l'ai démontré, les premières réquisitions du capitaine Bernier étaient pour des chiffres des plus extravagants. On les prétendait calculées d'après les dépenses faites pour le "Fram" et le "Discovery", mais tel n'est pas le cas. Lorsque cette série de réquisitions fut transmise au Gouvernement par le capitaine Bernier, il paraîtrait qu'un fonctionnaire ou deux du département s'attachèrent pour la considérer, et la liste s'allongea sous leurs mains semblable à la gourde de Noé. Mais même après cela la gourde continua à se développer, et il paraîtrait que presque tous les fonctionnaires furent mis à même de faire les dépenses qu'ils jugèrent à propos. Le capitaine Spain et M. Gregory dépensaient de l'argent à Québec, le sous-ministre en dépensait à Ottawa ; le capitaine Bernier était à même d'acheter tout ce qu'il voulait ; le docteur Flood dépensait des milliers de dollars, et il ne semblait y avoir personne d'intéressé à régler la dépense.

M. CARVELL : L'honorable député voudra-t-il nous dire combien on a dépensé sur le "Gauss", pour trente-six hommes durant trois ans ?

M. NORTHROP : Je n'ai aucunement mentionné le "Gauss".

M. CARVELL : Comme l'honorable député a fait connaître la dépense faite à l'occasion des voyages de ces autres navires, j'ai pensé qu'il ne serait que juste d'inclure le "Gauss".

M. NORTHROP : Je m'oppose à ce que l'honorable député me mette dans la bouche des allusions au voyage du "Gauss", dont je ne connais rien.

M. CARVELL : Il fait le sujet d'une des pièces justificatives.

M. NORTHROP : S'il avait fallu attendre que les membres du comité eussent lu toutes les pièces justificatives, il n'aurait pas été possible d'en présenter le rapport à la Chambre durant cette session-ci. Le pays avait intérêt à savoir de quelle manière ces sommes avaient été dépensées, et lorsque le comité se mit à l'œuvre pour considérer cette question, il n'avait par devers lui que le

rapport de l'auditeur général et les factures transmises par les diverses maisons. J'ai une question à poser aux partisans du ministère ; je ne m'attends pas qu'il vont y répondre, mais je les prierai de faire à ce sujet leurs propres réflexions et de chercher à influencer leurs chefs en conséquence. Je leur poserai donc cette question : les membres du comité ayant relevé des dépenses de \$22,000 pour vêtements, soit une moyenne de \$700 par tête, de \$55,000 pour provisions, de \$3,500 pour tabac, cigares et cigarettes, de \$4,827 pour médicaments, de \$7,691 pour l'installation d'un matériel électrique sur un navire qui, à la connaissance de tous, devait être pris dans les glaces durant sept mois de l'année, que devaient faire les membres du comité en vue de remplir la tâche que la Chambre leur avait imposée, savoir "s'enquérir à fond des accusations et des dépenses occasionnées par le voyage de l'"Arctic". Les partisans du ministère pensent-ils, après avoir été témoins de ce qui s'est passé cet après-midi, qu'aucun membre libéral du comité nous ait aidé le moins à découvrir la vérité ? Prenez le rapport de l'auditeur général, et lisez la liste des articles dont on a fait l'achat, et qui s'explique d'elle-même ; et je suis persuadé que tout membre de cette assemblée ayant le sens de l'équité en verra à la même conclusion que le rédacteur du "Globe" de Toronto quant à l'extravagance qui s'y manifeste. On aurait pu s'attendre à ce que les matelots de l'"Arctic", comme tous autres, se muniraient eux-mêmes des vêtements nécessaires ; d'autre part, comme, sous ce climat, il est de rigueur de se pourvoir de fourrures en quantité plus qu'ordinaire, je reconnais que le pays pouvait convenablement déboursier un certain montant en vue de répondre à ce besoin. Les membres de la gauche ne se plaignent pas de ce qu'il a été acheté des vêtements et des fourrures pour les marins ; ils se plaignent de ce qu'on a profité de cette occasion pour acheter ces vêtements en quantités extravagantes. Voici quelques exemples des achats qui ont été faits pour l'"Arctic" :

1 uniforme, à \$35.	\$ 35 00
25 uniformes, à \$30.	750 00
12 uniformes, à \$8.	96 00
12 vestons blancs, \$1.50.	18 00
80 habillements en drap bleu-marin, \$19.	1,520 00
50 pardessus de fourrure, \$30.	1,200 00
23 par dessus, \$25.	575 00
40 capots de fourrure, \$30.	1,200 00
40 pantalons de fourrure, \$22.	880 00
40 vestons doublés en fourrure, \$15	600 00
40 ulsters, caoutchouc avec capuchon, \$14.	560 00
80 vestons en toile cirée, \$1.25.	100 00
80 pantalons en toile cirée, \$1.25.	100 00
40 vareuses avec capuchon, \$5.50.	220 00
40 vareuses en cuir, \$10.75.	430 00
80 douz. chemises, \$16.50.	1,320 00
7 douz. chemises, \$12.50.	87 50
7 douz. chemises, \$21.25.	148 75
40 chemises en cheviote, \$2.50	100 00
10 douz. sous-chemises en laine, \$14.50.	145 00

M. NORTHROP.

20 douz. bourgerons en laine torse et unie, \$15	300 00
10 douz. de guernesey tricotés de marin, \$18.	180 00
	\$10,157 25

Ces exemples donneront à la députation une idée des choses dont nous nous plaignons. Sous le prétexte d'acheter les vêtements nécessaires à ces pauvres marins à destination de la baie d'Hudson, on a jeté l'argent du peuple à droite et à gauche sans la moindre gêne. S'imagine-t-on que ces hommes qui ont pris part à cette excursion à la baie d'Hudson auraient dépensé en moyenne \$700 par tête pour leurs vêtements s'ils étaient restés au foyer. Et pourtant, du moment qu'ils s'embarquent pour la baie d'Hudson, il leur paraît nécessaire, pour faire figure au sein de la société qu'ils vont fréquenter là-bas, d'obliger le Gouvernement à acheter pour chacun d'eux des vêtements au montant de \$700.

J'ai parlé jusqu'ici des circonstances dans lesquelles le comité a commencé ce travail. J'ai dit que j'avais fourni une liste d'à peu près onze témoins. On observa que tous ces témoins étaient des employés du Gouvernement. Nous n'en connaissions pas d'autres au début. Nous avons pris la liste des hommes qui avaient fait partie de l'expédition et de ceux qui avaient eu quelque chose à y faire. Nous avons remis cette liste de noms au comité et nous nous sommes préparés à faire l'enquête. L'honorable député de Carleton (N.-B.) déclare que nous nous sommes croisés les bras sans rien faire. C'est bien là un cas, s'il en fut jamais, où l'on aggrave par l'insulte le préjudice causé à l'adversaire. Si vous vous reportez au procès-verbal de la première assemblée, vous constaterez que je demandai alors que ces témoins fussent sommés de comparaître. Ils le furent, et le lendemain l'honorable député de Carleton (N.-B.) s'interposa et demanda que l'on fit l'historique de l'expédition, et il commença par examiner le capitaine Bernier à ce sujet. Nous n'avions pas d'objection à ce qu'il examinât le capitaine Bernier. Nous n'étions que trop heureux de recevoir quelque aide au cours de cette enquête, de la part de nos collègues du comité,—Dieu sait qu'on ne nous l'a pas prodiguée. Lorsque l'honorable député en eut fini de questionner le témoin, nous nous mîmes à l'œuvre et nous cherchâmes à obtenir autant de renseignements que possible. Je ne veux pas dire un mot contre les témoins qui ont comparu devant ce comité. Je pense qu'ils ont dit la vérité. Je pense que le capitaine Bernier est un homme véridique, honnête. Il ne s'est rien passé à ma connaissance pour porter quelqu'un à croire qu'il y eût en lui la moindre trace de malhonnêteté. Mais si, d'une part, nous ne prétendons pas qu'il ait rien dit d'inexact, nous ne pensons pas qu'il nous ait aidé à mettre au jour aucun fait qui nous aurait permis d'éclairer la

Chambre. On peut dire la même chose des autres témoins. Il y a toute la différence du monde, comme aucun avocat ne l'ignore, entre le témoin qui est disposé à parler et celui qui ne l'est pas ; et quand nous nous rendions au comité, de jour en jour, dans le but de découvrir toutes les circonstances de nature à éclairer la situation, il était quelque peu irritant de voir les honorables députés de la droite se mettre à l'œuvre, après avoir causé avec les témoins et avoir appris d'eux ce qu'ils allaient dire. Je ne pense pas que l'honorable député de Grenville ait voulu donner à entendre que ces messieurs auraient commis la moindre indiscretion en causant ainsi avec les témoins ; il n'a certainement pas donné à penser qu'on avait suborné des témoins de cette manière ; mais chacun se rend compte que nous aurions pu obtenir beaucoup plus de renseignements, si nous avions été mis à même, nous aussi, de causer tranquillement avec les témoins avant qu'ils comparussent devant le comité, et s'ils avaient été disposés à converser aussi librement avec nous qu'avec les autres membres du comité.

M. A. K. MACLEAN : Vous aviez Duchesnay.

M. NORTHRUP : Nous avons un témoin, et un témoin seulement ; et si nous n'avions pas eu Duchesnay, si nous n'avions pas obtenu de lui certains renseignements, l'enquête en aurait été moins complète. Et qu'on me permette de dire ici que, bien que Duchesnay ait été vilipendé, il n'est personne en cette Chambre en mesure d'indiquer une seule assertion dans son témoignage, au sujet des questions que nous cherchons à élucider, qui n'ait été corroborée par les autres témoins. Il est vrai qu'il s'est exprimé comme ayant une certaine animosité contre le major Moodie ; mais le major Moodie n'était pas le sujet de l'enquête du comité. Il est un des fonctionnaires de la gendarmerie à cheval du Nord-Ouest, et nous n'avions pas à nous occuper de ce corps. Ainsi, quelle que fût l'animosité existant entre Duchesnay et le major Moodie, celui-là n'a été à même de ne rien dire au cours de cette enquête qui fut de nature à nuire à celui-ci. Si le premier ministre était à son siège, je serais en droit de lui dire : Nous n'avons pas, il est vrai, été en mesure de nous assurer aussi complètement que nous l'aurions voulu de l'usage qu'on a fait des fournitures, mais nous avons appris de la bouche de Duchesnay qu'au moment où le major Moodie quitta l'"Arctic", à Fullerton, nombre de boîtes et de balles contenant des fourrures furent transférées de ce navire au "Neptune". Le major Moodie a déclaré qu'elles ne renfermaient pas de fourrures, tandis que Duchesnay a affirmé qu'elles ressemblaient aux boîtes renfermant les fourrures.

Mais le colonel White nous a donné la liste de centaines de peaux qui auraient été transportées, de Fullerton, par l'"Arctic".

Nous avons du moins établi que la gendarmerie à cheval du Nord-Ouest, sous la direction du premier ministre du Canada a été transformée en un vaste établissement pour la traite des fourrures ; et je ne sache pas que la Chambre ait voté de fonds pour cette fin, ou autorisé le gouvernement canadien à négliger ses fonctions pour s'adonner à la traite des fourrures en concurrence avec les baleiniers américains, sur les rivages de la baie d'Hudson. Je ne me propose pas de discuter la question des Esquimaux. Je dirai simplement ceci : tout député doit se rendre compte qu'il est terrible pour ces pauvres gens, obligés de se nourrir de graisse de baleine et de poisson froid, une fois initiés, par l'entremise de cette expédition, aux plaisirs de la vie civilisée, de reprendre ensuite leur ancienne vie, laquelle, déjà bien assez triste avant qu'ils eussent pu faire la comparaison, leur deviendra absolument intolérable dorénavant.

Le département de la Marine et des Pêcheries et celui de la gendarmerie à cheval du Nord-Ouest devraient avoir soin, lorsqu'ils font faire la patrouille des eaux septentrionales, d'agir de manière à ne pas rendre plus triste encore qu'il n'est déjà le sort de ces pauvres Esquimaux. Une des questions dont le comité était chargé de s'occuper, c'était celle de savoir si l'"Arctic" était assez grand pour contenir toutes les marchandises qu'on prétendait y avoir été emmagasinées. Un honorable député déclara que, d'après son calcul, le navire n'avait pas la capacité suffisante. Or, que nous a appris l'enquête ? Sans mentionner Duchesnay, le major Moodie et le capitaine Bernier eux-mêmes ont reconnu qu'au moment où l'"Arctic" mit à la mer, il était tellement chargé que trente tonnes de charbon durent être sorties des soûtes et placées sur le pont afin de faire de la place pour les provisions. Aussi, ce navire à destination de l'extrême nord dut-il se mettre en marche avec un approvisionnement insuffisant de combustible ; c'est une des raisons qu'on a donnée pour expliquer son retour inopiné ; et pourtant, sa cargaison remplissait les cales et les cabines et s'entassait sur le pont, comme l'a déclaré le major Moodie, à une hauteur de neuf ou dix pieds, et jusqu'à atteindre la passerelle. Le capitaine Bernier et le major Moodie ont déclaré l'un et l'autre qu'il était presque impossible de passer d'une extrémité du navire à l'autre.

M. A. K. MACLEAN : L'honorable député ne considère pas que ce soit là une preuve que le navire n'était pas assez grand pour contenir toutes les marchandises ?

M. NORTHRUP : Oui, certes, je dis que c'est là une preuve que le navire ne pouvait contenir la cargaison toute entière. L'honorable député doit savoir que dans notre pays, comme en Europe, comme dans tout pays civilisé, la loi,—qui, il est vrai, ne s'ap-

plique pas au gouvernement—interdit à tout navire de mettre à la mer avec des marchandises entassées sur le pont à une hauteur de plus de trois pieds. Il n'est fait d'exception que pour le bétail sur pieds. Notre propre loi prescrit qu'à partir du premier octobre, aucun navire pourra mettre à la voile d'aucun port du Canada, à destination de l'Angleterre, ayant sur son pont des marchandises,—bétail sur pied excepté—à une hauteur de plus de trois pieds. Cependant, voici que le 17 septembre, contrairement à la loi, l' "Arctic", faible navire, capable de faire tout au plus six milles à l'heure, et comptant sur sa voilure, dans les mers orageuses du nord, est chargé de marchandises à une hauteur de neuf ou dix pieds sur le pont.

M. A. K. MACLEAN : L'honorable député prétend-il que toutes les marchandises dont on a fait l'achat n'avaient pas été réellement chargées sur l' "Arctic", soit dans la cale, dans les cabines, sur le pont, ou ailleurs, ou prétend-il que ces marchandises n'ont jamais été mises à bord, vu l'insuffisance du local ?

M. NORTHROP : Je me ferai un plaisir de répondre à cette question dans quelques instants ; mais ce n'est pas ce que je discute pour le moment. Je disais que le chef de l'opposition (M. R. L. Borden) avait exprimé des doutes sur la question de savoir si le navire était assez grand pour renfermer toutes les marchandises qu'on avait achetées pour ce voyage ; et l'honorable député de Grenville (M. J. D. Reid) a déclaré que, d'après son calcul, c'était impossible. Or, c'est à la Chambre de dire si le député qui prétend avoir calculé qu'un navire est trop petit pour renfermer une certaine quantité de marchandises, n'a pas à l'esprit, en faisant ce calcul, la quantité de marchandises que le navire peut recevoir en conformité de la loi. Je suis sûr que l'honorable député de Grenville (M. J. D. Reid) et le chef de l'opposition (M. R. L. Borden) n'ont jamais douté un seul instant, que le navire pourrait recevoir toute cette quantité de marchandises si on l'entassait à une hauteur de vingt pieds sur le pont. Mais la question est de savoir si le navire, chargé de la manière ordinaire, et eu égard à la sécurité du navire et de ses passagers, pouvait recevoir toute cette cargaison. Les députés qui ont déclaré que le navire ne pouvait contenir toute la quantité de marchandises qu'on prétendait y avoir mise, se trouvent parfaitement justifiés du moment qu'ils établissent qu'il était impossible de placer toute cette cargaison dans le navire à moins de le charger, sans tenir aucun compte de la sécurité du navire et de ses passagers. Comme ce navire ne portait que 400 tonnes de charbon, il est évident qu'il y avait toutes les raisons du monde pour ne pas charger une telle quantité de marchandises sur le pont de l' "Arctic", qui dépendait dans une grande mesure de sa voilure

et du vent comme force motrice. Il s'est trouvé, grâce à la Providence, que le navire n'a essayé aucune tempête en quittant le golfe ; mais je demanderai à tout homme de bon sens si la vie des quarante-huit passagers de ce navire, sur le pont duquel on avait entassé du charbon à dix pieds de hauteur, n'aurait pas été grandement exposée dans le cas où on aurait essayé une tempête en se dirigeant vers le nord, dans la saison la plus dangereuse de l'année, sur les eaux les plus agitées de l'Atlantique ? Ces messieurs peuvent remercier la Providence, et ne pas trop se féliciter de leur propre jugement, dans la circonstance. Nous avons parlé du chargement, que dirons-nous des marchandises ? On m'a demandé si, à mon avis, toutes les marchandises avaient été mises à bord. Je réponds que je n'ai pas la moindre idée si elles ont été mises à bord ou non, et cela, parce que mes collègues ne m'ont pas permis de recueillir les renseignements qui m'auraient mis à même de me former une opinion intelligente. Je pense en savoir aussi long qu'aucun d'eux sur ce sujet, et je reconnais franchement que je ne sais rien. Nous avons entendu parler de temps à autre du contrôle exercé lors de la réception des marchandises qui ont été mises à bord de l' "Arctic". Je suis généralement dans de bonnes dispositions, mais réellement, on est porté à se fâcher en constatant que d'autres veulent se jouer de nous de cette manière. Qu'est-ce que l'on entend quand on parle de contrôle ? Comment se fait le contrôle dans la réception des marchandises destinées à un transatlantique ? Chaque fois qu'un paquebot quitte Québec ou Montréal, les réquisitions sont d'abord envoyées aux agents de la compagnie, après avoir été contresignées par quelque deux ou trois personnes, et elles sont transmises, disons, au boucher. Le premier maître d'hôtel assiste au pesage de la viande par le boucher ; cette viande est ensuite envoyée à bord, où on ne la pèse pas toute de nouveau, mais où certaines quantités sont pesées une seconde fois, en vue de contrôler la pesée du boucher.

Les légumes, la volaille et le poisson passent tous par les mêmes formalités, et sont soumis au même contrôle. Que s'est-il passé sur l' "Arctic" ? On y a envoyé des marchandises de centres canadiens très éloignés. Avait-on besoin de biscuits, on s'adressait à London ou à Toronto. S'imaginait-on qu'il était possible de se procurer des biscuits à meilleur compte en les achetant à London et en payant \$350 de frais de transport et de paquetage, au lieu de les acheter à Québec. Si on ne les a pas achetés à London, on les a achetés à Toronto ; ces marchandises sont donc expédiées ; elles arrivent sur le quai, et voici un jeune homme, muni d'un journal, d'un grand livre et d'un carnet de contrôle qu'il tient à la main et dans lequel il fait toutes les inscriptions.

M. NORTHROP.

N'est-ce pas trop ridicule? N'est-ce pas une insulte gratuite à l'intelligence de la députation? Voici ce que je trouve sur une page prise au hasard:

80 livres de pommes de terre, 50 livres de pommes de terre tranchées.

On dirait un poumon, mais ce ne peut-être cela.

M. A. K. MACLEAN : C'est là un carnet de contrôle.

M. NORTHROP : L'autre est exactement semblable :

Une boîte d'œufs, trois de pommes de terre, trois de pommes de terre.

Je n'ai jamais rien vu d'aussi absurde au monde; et quand même nous aurions l'assurance que le nombre des boîtes indiquées sur ce carnet est exact, que savons-nous de leur contenu? Se trouve-t-il au monde une maison de commerce qui voudrait opérer le chargement d'un navire de cette manière-là? Le capitaine Bernier, en brave et honnête homme qu'il est, a juré qu'il savait tout ce qui se trouvait à bord, parce qu'il se tenait dans la cale, à faire l'arrimage des colis, et il savait ce qui s'y trouvait. Il savait qu'il avait emmagasiné un certain nombre de boîtes de farine, mais il n'aurait pas pu dire s'il en avait emmagasiné 30,000 livres; il savait qu'il avait emmagasiné un certain nombre de livres de biscuits de matelot; mais il ne savait pas qu'il en avait reçu 15,000; comment savait-il qu'il avait reçu 584 livres de biscotins? Comment aurait-il pu indiquer la quantité de fruits desséchés, de légumes desséchés, etc., qu'il avait emmagasiné? C'est tellement absurde qu'on est disposé à se mettre en colère en se voyant berner de pareille manière. Il n'est pas un seul membre de ce comité qui pense sincèrement qu'on a contrôlé la réception des marchandises. Des témoins sont bien libres de dire que ces marchandises ont dû être mises à bord, parce qu'ils ont observé qu'il y avait à bord de la farine, des pommes de terre, etc. Sans doute, ces articles devaient s'y trouver en grande quantité, personne ne l'a contesté; mais il n'y a pas la moindre preuve qu'il se trouvait pour \$125,000 de denrées sur ce navire.

On nous a blâmés de n'avoir pas fait sommer plus tôt les témoins de comparaître. J'ai déclaré ce jour-là devant le comité, et je répète, que nous avons été induits en erreur par le rapport du département de la Marine et des Pêcheries, dont l'honorable député a un exemplaire comme moi, et je m'en vais lui dire, ainsi qu'à la Chambre, ce à quoi je trouve à redire dans ce rapport. L'honorable député prétend qu'il existe dans ce rapport un état de la quantité des marchandises achetées, de la quantité de celles obtenues sur réquisition, et de la quantité de celles qui restent en magasin. Ajoutez la quantité des marchandises obtenues pour consommation à celle des marchandi-

ses restant en magasin, plus quelques livres qui ont été détruites, et vous avez le montant des marchandises achetées au début. Nous nous figurions donc que nous avions une base sûre de calcul; mais voilà que M. Weeks, le caissier comparait, et le jour même de cette réunion en question, ou le jour précédent, nous découvrons que ce rapport est absolument inexact et trompeur; que le chiffre des marchandises obtenues sur réquisition, plus celui des marchandises en magasin, ne représente pas la quantité des marchandises achetées au début; mais que 10 pour 100 de ces marchandises ont été détruites et jetées à la mer.

Simple comparait et il nous dit en commençant que 25 pour 100 des marchandises laissées à Sorel sont gâtées; il est vrai que plus tard il s'est borné à dire qu'il s'en trouvait une quantité considérable de gâtée. La mer a été jonchée de marchandises gâtées, jetées de l' "Arctic", depuis Fullerton jusqu'au golfe. Or, prenez ces quantités qui manquent, prenez les quantités de marchandises obtenues sur réquisition et ajoutez-les aux quantités qui restent, et vous n'aurez pas la quantité des marchandises achetées au début; l'on voit dès lors que la source de renseignements sur laquelle nous comptons se trouve absolument fausse et trompeuse.

M. R. L. BORDEN : Voulez-vous dire que la quantité des marchandises de surcroît, ajoutée à la quantité de celles qu'on a obtenues sur réquisition représente les quantités achetées au début, et que, néanmoins, il en a été jeté à la mer 10 pour 100, et que 10 pour 100, ou à peu près, se sont décomposées?

M. NORTHROP : Il en a été jeté à l'eau 10 pour 100, et il s'en trouve une forte proportion de gâtée parmi les marchandises qui restent. C'est ce qui ressort des témoignages sous serment de Semple et de Weeks,—ainsi que du rapport officiel en ce qui regarde cette quantité.

M. CARVELL : L'honorable député voudra-t-il se reporter au témoignage établissant que 10 pour 100 des marchandises ont été jetées pardessus bord et que 10 pour 100 de plus se sont trouvées gâtées?

M. NORTHROP : Il n'est guère raisonnable de la part de l'honorable député (M. Carvell) de m'interrompre; cependant, les témoignages sont ici et je pense qu'il me sera facile d'indiquer l'endroit où ce fait est mentionné. J'ai pris bien soin d'annoter les témoignages afin d'être en mesure de confirmer tout ce que j'avancerais. J'ai cité des extraits du témoignage de M. Weeks, rendu à la date du 20 juin, pages 12, 14, 15 et 16. Et le témoignage de M. Semple vous renseignera quant à la proportion de 25 pour 100 de marchandises gâtées dont j'ai fait mention :

D. Veuillez expliquer la nature de l'inspection que vous avez faite quand vous vous êtes rendu là-bas ? Vous n'avez pas ouvert toutes les boîtes ? Combien de boîtes avez-vous ouvertes ?—R. . . Eh bien, il se trouvait un bon nombre de boîtes ouvertes ; il n'était pas nécessaire de prendre la peine de les ouvrir. Elles étaient déjà ouvertes, comme je l'ai dit, par suite de l'arrimage défectueux, qui avait eu pour effet de rompre les boîtes, non seulement les boîtes en bois, mais celles en ferblanc.

D. Combien se trouvait-il de boîtes brisées de cette manière ?—R. Je sais qu'il s'en trouvait un bon nombre.

D. Une forte proportion de la cargaison ?—R. Il y en avait un bon nombre de brisées.

D. Le quart du nombre total des boîtes ?—R. C'est possible, je n'ai jamais fait le calcul de cette manière, mais puisque vous m'y obligez j'indique la proportion aussi exactement qu'il m'est possible.

D. J'en suis heureux. Vous pensez qu'il s'en trouvait le quart ? Le contenu de ces boîtes était-il détruit, c'est-à-dire impropre à l'usage ?—R. La plus grande partie l'était.

D. Quelle était la nature des marchandises renfermées dans ces boîtes ?—R. Ce sont surtout les biscuits qui ont été avariés.

D. Surtout les biscuits, dites-vous ?—R. Voyez-vous, l'eau salée s'est introduite, et l'effet a été de rendre ces biscuits impropres à l'alimentation.

D. C'est une très forte proportion de biscuits sans doute qui a été détruite ? Était-ce les biscuits de matelot ou des biscotins ?—R. C'était des biscuits de toutes sortes ; biscuits de matelot et biscuits ordinaires.

D. D'après l'état que le département nous fournit, je vois qu'il a été acheté 4,159 livres de biscotins ?—R. Oui, une quantité assez grande.

D. On n'en a autorisé que 800 livres, et on dit qu'il en reste 3,333 livres ?—R. C'est à peu près cela ; il s'en trouvait une assez forte quantité.

D. En supposant que ce fût à peu près là la quantité diriez-vous que ces biscuits étaient virtuellement gâtés ?—R. Il y en avait une grande quantité de gâtée.

Maintenant, je ne veux pas faire perdre plus de temps ; je crois avoir fourni assez de preuves.

M. CARVELL : L'honorable député voudra-t-il lire la page suivante ?

M. NORTHROP (lisant) :

D. On connaît qu'il y en avait à peu près seize livres d'avariables par la gelée et par l'eau. Les avez-vous vus ?—R. Je les ai vus.

D. Êtes-vous d'avis que ces biscuits étaient plus ou moins avariés par la gelée et par l'eau ?—R. Je n'ai jamais examiné la question à ce point de vue, mais il s'en trouvait une petite quantité, oui.

Ces seize livres mentionnées comme biscuits qui ont été réellement détruits, et les autres devraient être ajoutés à ceux qu'on a consommés et à ceux qui restent en magasin pour former le montant total des biscuits qu'on a achetés.

M. CARVELL : Lisez le témoignage de Weeks.

M. NORTHROP.

M. TISDALE : Il sera plus simple de remettre le compte-rendu des témoignages à l'honorable député (M. Carvell), pour qu'il le lise.

M. CARVELL : Si l'honorable député (M. Northrup) n'aime pas qu'on l'interrompe. . . .

M. NORTHROP : Je n'aime pas qu'on m'interrompe ; mais je n'aime pas que l'honorable député (M. Carvell) s'imagine que je crains, ou que je suis incapable, de répondre à ses questions. Voici le témoignage de Weeks, rendu le 20 juin, pages 12, 13, 15 et 16 du document. Il constatera que, d'après Weeks, les biscuits détruits sont compris dans la quantité signalée comme ayant été consommée, et que ceux qui sont gâtés dans les boîtes sont compris dans les quantités de biscuits restant en magasin.

M. CARVELL : L'honorable député voudra-t-il dire ce que Weeks a dit ?

M. NORTHROP : Ces interruptions sont assez désagréables. A la page 11, on examine Weeks quant à la quantité de confitures en seaux :

D. Il y avait une grande quantité de confitures en seaux ; dans quel état ces confitures se trouvent-elles ?—R. Il y en avait moins de 10 p. 100.

D. Il y en avait moins de 10 p. 100 de gâtées ?—R. Non, il y en avait de brisées, mais pas assez pour former 10 p. 100.

D. Et vous pensez qu'il s'en trouvait 10 p. 100 d'avariables ?—R. C'est à peu près la moyenne, je pense, oui.

Par M. Carvell :

D. Vous ne voulez pas dire qu'il y en a 10 p. 100 de celles en magasin qui sont gâtées ?—R. Non, ce n'est pas ce que j'ai voulu dire. Je veux dire que 10 p. 100 de la quantité totale obtenue pour le voyage ont été avariés d'une manière ou d'une autre.

M. CARVELL : L'honorable député voudra-t-il lire. . . .

M. NORTHROP : Il n'est guère raisonnable de m'interrompre de cette manière. Je me borne à indiquer. . . .

M. CARVELL : Mais vous n'indiquez pas du tout. Toutefois, je n'interromprai plus l'honorable député (M. Northrup).

M. NORTHROP : Je m'en vais lire ce passage :

Par M. Northrup :

D. Cela s'applique à toutes les remarques que vous avez faites depuis le commencement ?—R. Oui.

D. Il en a été détruit 10 p. 100 ?—R. Il en a été détruit 10 p. 100 dans le cours du voyage d'une manière ou d'une autre.

M. CARVELL : Eh bien, cela ne forme pas 20 pour 100.

M. NORTHROP : Patience, un peu plus bas sur la page, il s'exprime en ces termes :

D. Alors nous comprenons bien qu'il s'en est gâté, d'après les chiffres que vous nous avez

donnés, 10 p. 100 ou 25 p. 100 ?—R. Une moyenne de 10 p. 100.

D. Une moyenne de 10 p. 100 tout considéré ?—R. Oui.

D. Se serait gâtée durant le voyage ?—R. Oui.

D. Maintenant, pour en revenir à l'état que vous avez produit ; où figurerait cette quantité de 10 p. 100 de marchandises ?—R. Vous voulez savoir où cette quantité figurerait dans l'état que j'ai en main ?

D. Oui ?—R. Ce serait la différence entre ce qui reste en magasin plus les quantités consommées, d'une part, et les quantités achetées, de l'autre.

D. C'est ce que je veux découvrir. Maintenant, si je me reporte aux réquisitions qui sont dans ce livre et si j'en fais faire l'addition, elles ne me donnent pas la différence entre les marchandises qu'on avait au départ, et celles qu'on avait au retour ?—R. Non, pas tout à fait.

D. Il faudrait y ajouter la somme des marchandises perdues ?—R. La quantité des marchandises perdues.

D. Que sont devenues les marchandises qui ont été avariées de cette manière et auxquelles vous avez fait allusion ? Où sont-elles maintenant ?—R. Elles sont restées dans le Nord, bien entendu. Nous ne pouvions pas les rapporter avec nous. Nous les avons laissées là-bas.

D. Vous êtes sûr que je ne puis pas me tromper en prenant les quantités portées aux réquisitions et en y ajoutant celles des marchandises que vous avez laissées dans le Nord ?—R. Elles n'ont pas été laissées là-bas.

D. N'est-ce pas ce que vous avez dit ?—R. Non, ce n'est pas cela. On ne peut pas dire qu'on a laissé des marchandises avariées quelque part. Elles ont été données aux chiens peut-être, ou jetées par-dessus bord, ou il en a été fait quelque autre usage.

D. S'il en est ainsi, on peut dire qu'elles ont été laissées là-bas ?—R. Ce n'est pas ce que je dis.

D. Vous avez dit qu'elles étaient toutes dans le Nord ?—R. Pas toutes, une certaine quantité s'est gâtée en route.

D. Je voudrais savoir ce que sont devenues les marchandises dont vous parlez comme formant 10 p. 100 de la cargaison complète ?—R. Eh bien, elles ont été condamnées.

D. On n'en a rien fait après cela ? Qu'en est-il advenu ? Où se trouvent ces marchandises aujourd'hui ?—R. Je n'en sais rien.

D. Savez-vous où il s'en trouve une partie quelconque ?—R. Je sais qu'il en a été jeté une partie par-dessus bord comme n'étant pas utilisable. Vous ne rapporteriez pas de marchandises dont il vous serait impossible de tirer parti.

D. Je vous demande de me dire ce qu'on a fait de ces marchandises formant 10 p. 100 de la cargaison ?—R. Je vous le dis.

D. Il en a été jeté une certaine quantité à la mer ?—R. Oui.

D. Ont-elles toutes été jetées à la mer ?—R. Non.

Et plus tard, à propos des céréales, voici ce que je trouve :

Parmi les céréales, vous pouvez placer une boîte de riz sur le dessus de la cargaison ; et après avoir manipulé pendant quelques minutes d'autres boîtes, vous entendez un petit bruit

argentin en arrière ; c'est que votre boîte de ferblanc s'est ouverte sous le poids du riz, il s'est fait une fissure dans le ferblanc et le riz s'écoule en arrière des boîtes entre deux ou trois tonnes de marchandises, et vous n'y pouvez y arriver en temps utile.

D. C'est là une certaine autre partie ?—R. Oui.

Par M. Carvell :

D. Qu'est devenue cette partie ?—R. Eh bien, lorsque nous sommes arrivés à Sorel, et que nous avons fait le relevé de la cargaison, la cale a été balayée et nettoyée, et parmi la sciure de bois et les déchets qui couvraient le fond de la cale, il s'en trouvait une portion échappée de ces boîtes de ferblanc percées. Nous ne voulions pas garder ces déchets comme partie de la cargaison, et naturellement, ils furent jetés à l'eau comme n'étant plus d'aucune utilité.

Maintenant, j'espère que l'honorable député (M. Carvell) est satisfait.

M. CARVELL : Pas tout à fait, je voudrais que vous me disiez où vous trouvez cette autre quantité de 10 pour 100.

M. NORTHROP : Je m'en vais m'efforcer d'être clair. Weeks dépose que 10 pour 100 de la cargaison s'est gâté et a été jeté à l'eau. Le navire revient, et M. Semple commence par déclarer que 25 pour 100, et déclare ensuite qu'une proportion considérable de la cargaison, s'est gâtée dans le navire.

M. CARVELL : Ce n'est pas...

M. NORTHROP : J'ai lu les témoignages...

M. CARVELL : Que l'honorable député se montre juste, et je me montrerai juste à son égard.

M. NORTHROP : Je traite le sujet avec sincérité et franchise. L'honorable député (M. Carvell) ne saurait trouver à redire, à moins d'affirmer que je n'ai pas bien lu les témoignages, et je ne pense pas qu'il veuille affirmer pareille chose.

M. CARVELL : Mais l'honorable député n'a pas indiqué cette seconde quantité de 10 pour 100.

M. NORTHROP : Il s'en est gâté et il en a été jeté à l'eau 10 pour 100 avant que le navire fût de retour à Sorel ; et M. Semple déclare avoir trouvé 25 pour 100, à ce qu'il a d'abord dit, ou une quantité considérable, à ce qu'il a dit plus tard, de gâté parmi les marchandises qu'il a examinées à Sorel. Voilà votre seconde quantité de 10 pour 100.

J'ai parlé de l'achat des marchandises. Je ne sais trop si je me suis exprimé assez clairement à cet égard, mais mon désir était de bien faire comprendre que je m'oppose à ce que les marchandises soient achetées sans appel de soumissions ; je m'oppose à ce qu'elles soient achetées comme elles l'ont été. Il est clairement établi qu'on avait amplement le temps de faire appel de soumissions, puisque la commande pour le bovril a été don-

née dès le mois d'avril. Il est futile de prétendre qu'il était trop tard pour inviter les marchands à soumissionner. Le ministre de la Marine et des Pêcheries aurait pu se hâter. Qu'il s'inspire de la manière d'agir de son collègue, le ministre des Travaux publics. Ce ministre demande des soumissions pour l'exécution d'importants travaux de dragage, dans des circonstances où il lui est impossible d'accorder plus de deux semaines pour faire parvenir la réponse.

Que le ministre de la Marine et des Pêcheries s'inspire de l'exemple de ses collègues, et que ses collègues s'inspirent parfois de son exemple. Que l'un n'aille pas trop vite en affaires, et que l'autre soit un peu plus vif ; c'est en adoptant ce moyen terme qu'ils arriveront à la perfection.

Mais en faisant le relevé des quantités de marchandises achetées et des quantités de marchandises qui sont restées du voyage, il est un aspect de la question qui me frappe à première vue. Je prends maintenant les chiffres consignés dans ce document qui nous vient du département de la Marine indiquant les quantités de marchandises achetées, les quantités consommées et les quantités en magasin. Prenez les biscotins: Il en a été acheté 4,149 livres. Le navire partait pour trois ans, et l'on s'attendait qu'il recevrait chaque année un rapport de 50 tonnes de marchandises diverses. Il a été absent treize mois, mais pour ne pas commettre d'injustices, je m'en vais faire mon calcul comme si le navire avait été absent un an. Il a donc été acheté 4,149 livres de biscotins pour ces trois années de navigation, et il n'en a été consommé que 500 livres, ce qui fait voir que si le voyage s'était prolongé, avec les mêmes quarante-huit hommes du navire, et les cinquante ou soixante Esquimaux qu'ils ont nourris six ou sept mois dans l'année, la quantité de biscotins qu'ils avaient emportée aurait pu leur durer huit ans. Ils ont aussi emporté 50 livres de cire, qu'ils ont rapportées intactes ; personne n'a fait de bénéfice là-dessus. Ils ont emporté 1,520 livres de saucisson de bologne, et n'en ont consommé que 200 livres ; ils en avaient donc assez pour leur durer sept ans et demi. Ils ont emporté 5,908 livres de bovril à \$1.65 la livre, et ils n'en ont consommé que 447 livres. Au même taux, la quantité totale aurait duré treize ans. Ils ont emporté 500 livres de farine de sarrasin, et n'en ont utilisé que 16 livres ; d'après ce calcul ils avaient assez de farine de sarrasin pour leur propre consommation et celle de leurs amis durant trente-et-un ans. Ils ont aussi emporté de la crème de céleri, 120 livres qu'ils ont rapportées intactes. Ils ont emporté 6,480 livres de bœuf et n'en ont consommé que 1,240 livres ; on voit donc qu'ils en auraient eu assez pour cinq ans. Ils ont aussi emporté des chocolats ; et je n'insinuerai même pas quel emploi on voulait en faire. Ils ont em-

M. NORTHROP.

porté 1,584 livres de chocolat, qui ont coûté \$744 ; mais apparemment, ils n'appréciaient pas ce bonbon, car ils n'en ont dépensé que 6 livres. A ce taux-là ils en auraient eu assez pour leur durer deux cent soixante-et-quatre ans. Ils ont aussi emporté du chocolat en poudre, 1,536 livres, en ont consommé 238 livres, et il en reste en magasin 1,308 livres ; ils s'étaient donc munis d'une quantité suffisante pour leur durer sept ans. Ils ont emporté 504 livres de chocolat et albumine, et n'en ont consommé que 6 livres ; ils en avaient assez pour leur durer quatre-vingt-quatre ans. Ils s'étaient aussi pourvus de cretons, et je ne sais trop ce qu'on désigne sous ce nom ; ils en avaient acheté 1,200 livres et n'en ont consommé que 38 livres, c'est-à-dire qu'ils en avaient assez pour leur durer trente-et-un ans. Ils s'étaient aussi pourvus de cari, 144 livres, mais ils n'en étaient pas très friands et n'en ont consommé que 10 livres, mais ils en avaient assez pour leur durer quatorze ans. Ils avaient emporté 100 bouteilles d'essence, et même davantage, mais ils n'en utilisèrent que 11 bouteilles, ce qui fait voir que leur approvisionnement leur aurait duré neuf ans. Ils avaient aussi une provision de fruits desséchés, 1,650 livres ; ils en ont consommé 255 livres, et il en reste en magasin 1,395 livres ; ils en avaient assez pour leur durer sept ans.

Miel, 1,008 livres ; ils en ont utilisé 48 livres, et leur approvisionnement leur aurait duré vingt-et-un ans. Lacto-globuline, le comité a pris beaucoup de temps à découvrir ce que c'était, et il a fallu qu'un médecin vint rendre témoignage pour que nous fussions mis au courant des vertus de ce lait médicamenteux dont ils avaient fait pour le navire un approvisionnement. Nous nous demandions pourquoi le département avait dépensé \$1,080 sur un seul petit article de cette nature ; mais nous avons compris lorsque l'honorable député de Simcoe-est (M. Bennett) nous communiqua une lettre écrite par le ministre où il était dit qu'à la demande d'un député, il s'était décidé à donner cette commande de \$1,080. Ils en avaient assez pour leur durer cinq ans. Il y avait aussi 200 caisses de jus de limon dont on n'a consommé que 100 gallons, soit 13 caisses. Lors que cette question fut soulevée pour la première fois en cette Chambre, je fis observer que le jus de limon est un breuvage qu'on ne consomme qu'en petites quantités. Ils en avaient une provision suffisante pour leur durer quinze ans, à part ce qui se trouvait dans des barriques, lesquelles leur auraient duré trois ans. Mais cette quantité est toute gâtée, et il n'était plus possible de s'en servir.

M. CARVELL : Ce qui se trouve dans les barriques est en bon état de conservation.

M. NORTHROP : L'honorable député est tout glorieux, sans doute, de ce qu'on a

réussi à conserver ce qui se trouve dans les barriques. Il me rappelle le médecin qui, ayant laissé mourir entre ses mains la mère et l'enfant, se vantait d'avoir réchappé le "bonhomme". Il y avait aussi une grande quantité d'huile d'olive, neuf douzaines, dont on a consommé une douzaine. On en avait donc assez pour neuf ans. Pommes de terre desséchées, 4,270 livres, dont on n'a consommé que 593 livres; la provision aurait donc duré six ans. Ils avaient emporté assez de sagou pour durer douze ans; assez de thé pour six ans, assez de sauce du Chili pour six ans; assez de tripes pour dix ans. Ils en avaient emporté 2,000 livres et n'en ont consommé que 232. Légumes en boîtes, 3,730 livres, dont 412 ont été consommées; la provision aurait duré neuf ans. Vermicelle, 1,120 livres, dont 63 livres ont été consommées; la provision aurait duré dix-sept ans et demi.

Or, ces chiffres ont été pris dans un document fourni par le département même de la Marine et des Pêcheries; de sorte que le ministre ne saurait trouver à redire. Maintenant, je demanderai à la Chambre, je demanderai aux honorables membres du comité avec qui j'ai eu le plaisir de passer tant d'heures si agréables, s'ils croient réellement que ces articles ont été achetés en quantités raisonnables, à des prix raisonnables, et s'il n'y a pas eu d'extravagances de commises? Ne pensent-ils pas qu'on est allé un peu au delà des besoins en achetant d'un certain article, une quantité suffisante pour durer deux cent soixante-quatre ans? Toutefois, dans ce monde, c'est au résultat surtout que l'on s'attache, c'est d'après les résultats, surtout, que le peuple jugera. C'est la première expédition de cette nature que nous dirigeons du côté de la baie d'Hudson, et plaise au ciel que ce soit la dernière. Elle nous a coûté plusieurs milliers de dollars, peut-être près de \$200,000 jusqu'à présent. On a fait l'achat d'un navire dont personne sur la terre n'aurait voulu pour une expédition de cette nature. J'ose dire que le ministre serait tout aussi disposé à se couper la main qu'à acheter ce vieux navire pour aller faire la patrouille des eaux de la baie d'Hudson. Pensez donc, un navire d'une vitesse de six milles à l'heure chargé de faire la surveillance quelque part. J'oserais dire qu'un tel navire serait incapable de rattraper même un petit garçon, à moins que celui-ci ne se trouvât à venir à sa rencontre. La seule manière dont je puisse expliquer cette énigme, c'est qu'au moment où ce parti d'excursionnistes se mit en route pour la baie d'Hudson, on se proposait de profiter de l'occasion pour faire la pêche à la cuiller et c'est ce qui déterminait le choix d'un navire assez lent pour permettre de pêcher à la cuiller chemin faisant. Néanmoins, ce navire nous coûte \$100,000 dans son état actuel, et il va nous falloir le garder, car personne au monde sera assez fou

pour vouloir nous en débarrasser. Voyons maintenant les résultats qu'on a obtenus. Le navire a descendu gaiement le cours du noble Saint-Laurent. Puis il a pris la route du nord, et avant d'atteindre la baie d'Hudson a passé une heure ou deux à Port-Barwell, sans commettre aucun mal, j'imagine. Puis il s'est rendu à Eric-Cove, et n'a rien fait de mal là non plus.

Ensuite l'expédition découvrit un beau cap et une belle baie; aussitôt les paniers de champagne firent irruption sur le pont, et le champagne coula en l'honneur de la baie de Préfontaine et du cap de Laurier! Et afin qu'à tout jamais tous les peuples civilisés connussent que le Canada avait pris possession de la baie de Préfontaine et du cap de Laurier, ils installèrent sur ce cap un vieux poêle de la valeur d'à peu près 50 cents.

Ce n'est pas à nous à leur attribuer des motifs. Je ne dirai pas que tout cela fut fait en vue de se procurer les fonds nécessaires à la prochaine élection, mais il n'en reste pas moins acquis qu'ils débarquèrent au cap Laurier un vieux poêle de cinquante sous et proclamèrent ainsi l'autorité du Canada. Ils passèrent six mois à Fullerton. Je ne critiquerai pas ce qui s'est fait à cet endroit; mais le seul résultat tangible du séjour que fit l'"Arctic" en ce lieu, ce fut l'acquisition d'une certaine quantité de fourrures qui sont actuellement emmagasinées à Ottawa; en même temps qu'on fit participer les Esquimaux aux bienfaits de la civilisation; puis le navire vira de bord et mit le cap sur Québec. C'est tout ce que nous avons retiré de cette dépense. Cependant tous les prix qu'on a payés ont été raisonnables et justes, et j'imagine que si l'enquête avait été comme la dépense, dans l'intérêt du pays, le rapport aurait déclaré sans hésiter que chacun des dollars dépensés dans cette circonstance l'avait été dans l'intérêt public. Est-il étonnant que ces commandants soient revenus? Je ne les blâme pas d'être revenus. Si j'avais fait un voyage d'une année sans avoir plus à montrer pour toute cette dépense que l'installation d'un poêle de cinquante sous sur un rivage quelconque, j'aurais eu grande hâte de revenir. Pourquoi sont-ils revenus? La vérité n'a pas encore été révélée; le capitaine Bernier n'a pas encore dit toute la vérité. Le capitaine Bernier, a envoyé, le 27 juin, de la baie du Château, un télégramme à M. Préfontaine, dans lequel il lui annonce triomphalement que l'"Arctic" est bien approvisionné et qu'il ne lui faudra que de légères réparations pour être en mesure de se mettre en marche à l'automne. On le trouvera à la page 33 du document. Si le navire est revenu, ce n'est pas parce qu'il était en mauvais état. L'île de Terre-Neuve n'était pas éloignée; l'"Arctic" aurait pu s'y rendre et y faire réparer son cabestan dans l'espace de quelques jours. Si cet argent a été dépensé en

vue de faire la garde des côtes septentrionales pendant trois ans, et si ce navire est revenu parce que son cabestan ne fonctionnait pas bien, pourquoi ne s'est-il pas rendu dans un port de l'île de Terre-Neuve où l'on aurait effectué ces réparations dans l'espace de deux ou trois jours ? On aurait perdu au plus une semaine ; mais voilà qu'on renonce à cette expédition et que toute cette dépense est rendue inutile. Pourquoi ? Sûrement, avant la fin de ce débat, l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries va nous dire, s'il a pu découvrir lui-même pourquoi son navire est revenu.

J'ai causé avec nombre de gens qui ont eu de l'expérience en matière de navigation ; et ils m'ont dit que ç'aurait été la chose la plus simple du monde de réparer ce cabestan. Va-t-on supposer que le capitaine Bernier, une fois rendu dans ces mers septentrionales, avec la perspective d'atteindre le pôle Nord, aurait viré de bord et serait revenu simplement parce que le cabestan ne fonctionnait pas ? Sûrement, il doit y avoir d'autres raisons. Sûrement, le capitaine Bernier en lisant les récits de voyages d'aventures et de découvertes de marins anglais n'a vu nulle part qu'un de ces explorateurs était revenu simplement parce que le cabestan de son navire avait besoin d'être réparé.

Le navire, après s'être ainsi distingué, revient au pays, et cette enquête-ci commence. J'ai déjà fait observer que les membres du comité qui étaient désireux de découvrir la vérité sur cette affaire donnèrent les noms de tous les témoins, pour bien dire, qui furent sommés de paraître. Ils n'indiquèrent pas le nom de M. Adams et d'un ou deux autres témoins de peu d'importance ; mais sauf ces exceptions, les noms de tous les témoins importants furent fournis par les membres conservateurs du comité. Trois jours avant que le comité terminât son enquête, nous présentâmes les motions dont j'ai parlé précédemment, demandant une enquête plus complète, qui nous fut refusée. Je reconnais qu'à un moment nous consentîmes à ce que le rapport fût fait le jour suivant. Il était admis de part et d'autre que l'enquête était terminée, que nous n'avions plus de témoins à faire comparaître, et nous devions nous rencontrer le lendemain pour faire notre rapport. Dans l'intervalle, en discutant la question avec d'autres membres de la députation, je me rendis compte qu'il était honteux qu'aucun témoin du dehors n'eût été cité ; et comprenant combien il serait important d'obtenir le témoignage de telles personnes, je rédigeai le télégramme suivant, qui fut signé par quatre membres du comité à l'adresse de J. W. Flavelle, de Toronto :

25 juin 1906.

A monsieur J. W. Flavelle,
Toronto.

Nous vous prions dans l'intérêt public d'être présent à la dernière séance du comité de M. NORTHROP.

L' "Arctic" ici demain, mardi matin à 10 heures, pour donner votre témoignage au sujet d'une viande préparée appelée pemmican, dont 8,000 livres ont été achetées moyennant \$1.25 la livre. Si vous ne pouvez venir envoyez un expert. Nous croyons que votre témoignage aura le plus grand poids.

La réponse suivante nous fut transmise quelques heures plus tard :

Toronto, 25 juin.

A monsieur W. B. Northrup,
Ottawa.

Télégramme reçu. Je regrette qu'il me soit impossible de me rendre à Ottawa demain par suite de l'urgence d'engagements préalables. Je ferai en sorte que M. Van Bever, de notre maison, se rende à Ottawa par le train de cette nuit.

J. W. FLAVELLE.

M. J. W. Flavelle fut invité dans l'intérêt public, par quatre membres de cet important comité, qui signèrent conjointement le télégramme, à se rendre à Ottawa pour y rendre témoignage ; étant incapable de s'y rendre en personne, il envoya son expert. Celui-ci se présenta devant le comité et offrit de rendre témoignage, mais on refusa de l'entendre. J'étais présent à la séance du comité ce matin-là, et on passa à discuter cette question deux fois plus de temps qu'il n'aurait fallu pour recueillir son témoignage. On a prétendu qu'en acceptant ce témoignage on se serait mis dans l'obligation d'entendre d'autre témoins de Montréal ; mais si l'intérêt public demande que ces témoignages soient entendus, pourquoi ne le seraient-ils pas ? C'est la vérité que nous voulons découvrir. Si M. Van Bever cause un préjudice au fournisseur du pemmican en fixant les prix à un tel chiffre, alors corrigeons l'erreur. Nous ne sommes pas ici pour commettre d'injustice envers qui que ce soit. Nous sommes ici pour voir à ce que justice soit faite, si c'est possible, au peuple canadien. Je m'en vais profiter de l'occasion pour lire la déclaration suivante où se trouvent consignés les faits que M. Van Bever aurait mis à la connaissance du comité, si on lui avait permis de rendre témoignage :

Dans l'affaire de l'enquête de l' "Arctic", au sujet de fournitures achetées pour ce navire, aux termes de la référence faite à un comité spécial de la Chambre des communes, suivant une résolution de cette Chambre, du 18 mai 1906.

Je, Léon Constant Van Bever, de la ville de Toronto, dans le comté d'York, gérant des départements canadiens de la compagnie William Davies (à responsabilité limitée) déclare solennellement :

1° J'ai été durant nombre d'années engagé dans la fabrication de dérivés de viandes, y compris les extraits de viandes, comme le bœuf fluide, l'extrait solide de bœuf, le cordial de bœuf, le bœuf en poudre, desséché et frais et de divers autres produits qui en sont tirés ;

2° J'ai examiné un échantillon du pemmican (soi-disant) fourni en vue de l'expédition de l' "Arctic", et la maison que je représente serait heureuse de fournir au Gouvernement, à toute institution ou à tout particulier, un ar-

ticle semblable et d'aussi bonne qualité que cet échantillon, en quantités de 1,000 livres, ou plus, paqueté en boîtes de ferblanc de 10 livres, mis en caisses garnies de ferrures prêt à expédier et livré en port payé à toute gare de chemin de fer du Canada, moyennant trente-cinq cents la livre ;

3° Ladite compagnie aurait été disposée à fournir le même article au même prix à n'importe quelle date de l'année 1904.

Et je fais cette déclaration solennelle la croyant consciencieusement vraie, et sachant qu'elle a la même force et le même effet que si elle était faite sous serment et en vertu de l'acte de la Preuve du Canada de 1893.

L. C. VAN BEVER.

Déclaré devant moi dans la ville d'Ottawa, comté de Carleton, ce 26e jour de juin 1906.

F. M. BURBIDGE,
Notaire public pour l'Ontario.

Je me demande si les membres du comité, sachant que le comité était encore revêtu de tous ses pouvoirs et de toute son autorité, sachant que le comité n'avait pas abdiqué ses fonctions du fait d'avoir décidé de présenter un rapport, sachant qu'il était de leur devoir de s'enquérir pleinement de toutes ces questions, je me demande, dis-je, si les membres de ce comité pensent qu'ils peuvent, en droit, inviter leurs concitoyens à endosser une telle mesure.

Le comité a fait une enquête complète au sujet desdites accusations et dépenses et a entendu les dépositions de tous les témoins cités devant lui.

Je voudrais savoir quelle excuse un membre du comité pourrait invoquer pour justifier le refus du comité qui n'a pas permis à M. Van Bever de rendre témoignage. On plaidera le manque de temps. Ce n'est pas la même chose, mais on demande aux membres de la droite de se couvrir de ridicule en déclarant que tous les témoins ont été cités devant le comité, et je les supplie d'avoir assez de souci de leur réputation pour refuser de confirmer une assertion aussi mensongère et aussi manifestement trompeuse.

M. R.-L. BORDEN : Combien de pemmican a-t-on acheté ?

M. NORTHRUP : Huit mille livres au prix de \$1.25 la livre.

L'honorable député (M. Carvell) a eu l'obligance de dire que j'avais la marotte de parler de la question du bovril et je ne lui engendrerai pas chicane pour cela. Mais, si j'ai cette marotte, la seule excuse que je puisse offrir c'est de dire que, lorsque je me suis aperçu qu'on avait payé \$19,780 pour du bovril et du pemmican à une maison de commerce, sans demander de soumissions et dans des circonstances louches, je me suis cru excusable de consacrer quelque temps à mettre cet achat au grand jour. Nous avons constaté que cette maison a reçu, le 23 mai, une commande de 900 livres

de bovril ; que, le 30 mai, elle a expédié ces marchandises de Montréal à Halifax ; qu'une deuxième consignment a été expédiée à Québec, le 1er juin ; que, le 11, un lot de caisses de bovril fut reçu à Québec, et que cette maison en a expédié plusieurs autres caisses au mois d'août. Il n'y a aucun doute qu'elle en a expédié une forte consignment de 5,000 livres. Mais, du commencement à la fin de l'enquête, pas un témoin n'a affirmé que plus de deux lots de bovril soient parvenus à Québec. Le capitaine Bernier dit qu'il y a eu deux consignations ; M. Weeks, le commis aux vivres, parle aussi de deux consignations, mais personne n'en mentionne davantage. A son arrivée à Québec, en juillet, le capitaine Bernier s'aperçut qu'un lot de bovril était déjà arrivé et il jure qu'il a compris que c'était celui qui avait été expédié au "Neptune" à Halifax et qu'on lui avait renvoyé à Québec parce qu'on l'avait reçu trop tard. Si cette assertion du capitaine Bernier est exacte, les 900 livres de bovril ne sont jamais parvenues au vaisseau.

M. R.-L. BORDEN : A-t-on payé les trois consignations ?

M. NORTHRUP : On a payé les trois consignations, deux pour le steamer "Arctic" et l'autre pour le "Neptune" ; mais il n'y a pas l'ombre d'une preuve que plus de deux consignations soient parvenues à Québec. Il arrive fréquemment d'oublier qu'on a reçu un certain article, mais peut-on concevoir que le capitaine se serait imaginé ou aurait rêvé que des marchandises avaient été expédiées de Montréal au "Neptune" à Halifax (ce qui était parfaitement vrai) et lui avaient été renvoyées à Québec, s'il ne l'avait pas appris de quelque manière ? S'il en est ainsi, les 900 livres ont été égarées.

Mais il y a autre chose de louche. Nous sommes en présence de deux factures, l'une pour les 5,000 livres et l'autre pour les 900 livres. La plus importante, selon l'usage, porte trois ou quatre signatures, mais l'une des rares factures produites devant le comité, sinon la seule, qui ne porte aucune signature, est celle des 900 livres de bovril. Cela n'est-il pas suspect ? Voici une facture, la seule entre plusieurs autres, sans récépissé, sans rien qui démontre que les marchandises ont été livrées. Il n'est pas surprenant que nos soupçons se soient éveillés.

Nous constatons aussi que M. Gregory, l'agent du département, a payé \$43.50 pour le transport lorsque la forte consignment fut rendue à Québec, au mois d'août. Lorsque les vendeurs de bovril envoyèrent leur compte à Ottawa ils agirent assez honnêtement, mais un commis du département ajouta le prix du transport, \$43.50. J'ignore comment il pouvait le connaître avec exactitude à moins d'avoir eu connaissance du

paiement fait à Québec, ce qu'on peut difficilement supposer, car il y avait un reçu. En tout cas, le prix du transport fut ajouté au compte et les vendeurs de bovril furent surpris, en recevant le chèque, et ils écrivirent à Ottawa qu'ils avaient reçu \$43.50 de trop. Cependant, ils gardèrent les \$43.50 et le département ne demanda le remboursement de l'argent qu'après que le comité eut relevé l'erreur. Alors, l'argent fut aussitôt remis.

La Chambre reconnaîtra que, dans les circonstances, j'avais quelque excuse pour entretenir des soupçons au sujet de la facture du bovril. Beaucoup de lettres ont été échangées en rapport avec cet achat de bovril, mais elles ne renferment pas un seul mot indiquant qu'une marque spéciale de ce produit ait été commandée. Le témoin a été obligé de se rabattre sur un prétendu entretien qu'il aurait eu avec l'ancien ministre, mais il est étrange que, dans toute la correspondance échangée à ce sujet du mois d'avril au mois de juillet, il n'y ait pas un mot qui indique que ce bovril devait être d'une qualité exceptionnelle. La liste des prix mentionnait que ce produit se vendait \$1.65 la livre mais, lorsque le marchand a comparu devant le comité, force lui a été d'admettre que le bovril se vendait ordinairement en petites quantités se montant à \$25 ou \$50 et que l'escompte augmentait beaucoup lorsque la commande était plus considérable. Le témoin avoua aussi que le marchand de gros achetait le bovril par quantités ordinaires à \$1.23 la livre, tandis que l'Etat a payé \$1.65 pour une forte quantité. Chacun sait que cet article coûte plus cher lorsqu'il se vend en boîtes d'une livre que lorsqu'il se vend en boîtes de dix livres, comme lors de la vente faite au Gouvernement, de sorte que celui-ci a payé beaucoup plus cher, en achetant une grande quantité, que n'aurait payé un particulier. Et, tout cela, faute d'avoir demandé des soumissions.

Nous avons envoyé quelqu'un à Montréal afin de savoir quels étaient ceux qui faisaient le même commerce pour les appeler en témoignage. Si nous avions assigné le propriétaire d'une fonderie comme témoin, les partisans du Gouvernement qui faisaient partie du comité se seraient moqués de nous ; aussi nous avons cité deux personnes qui faisaient le même commerce, mais l'une d'elles seulement a comparu. Le témoin jura qu'il connaissait parfaitement le bovril, que ce produit était semblable au "fluid beefene" qu'il fabriquait lui-même, qu'il était préparé par un nommé Sicote, ancien employé de la compagnie des extraits de bœuf de Johnston qui fabriquait le bovril. Ayant goûté le bovril qu'il y avait dans la salle du comité, sans prétendre l'analyser, il déclara que son "beefene" était exactement le même article et qu'il le vendait \$1.10 la livre, au lieu de \$1.65, prix payé pour le bovril. Nous apprimes, accidentellement, que M. Wovenden, le témoin, est un

M. NORTHROP.

bon libéral. A moins de croire que M. Wovenden est venu se parjurer de propos délibéré, et que M. Van Bever, le gérant du département canadien de l'un des établissements de salaisons les plus importants et les plus riches du Canada, s'est également parjuré, on ne peut s'empêcher de conclure que l'état a subi une perte énorme par suite du prix qu'il a payé pour cet article, prix qui n'était certainement ni juste ni raisonnable.

Il ne faut pas oublier que M. Mitchell, le gérant de la compagnie du bovril, nous a appris dans sa déposition ce qui entre dans la fabrication du pemmican. Tous ceux qui ont lu les romans de Fenimore Cooper savent que le véritable pemmican se prépare avec la viande desséchée du renne ou du bison ; mais, ce pemmican moderne qui a été acheté pour le steamer "Arctic" est un mélange de viandes déchiquetées et pulvérisées, de gras et de raisins de Corinthe. Un député qui fera preuve d'un peu de bon sens comprendra qu'on ne perd pas d'argent en vendant à \$1.25 la livre 8,000 livres d'un mélange de viande déchiquetées et pulvérisées auxquelles on a ajouté du gras et des raisins de Corinthe. Voilà un autre exemple des prix excessifs que l'Etat a payés.

L'orateur qui m'a précédé a affirmé sur le ton de l'indignation que quelques membres du comité ont cherché à ternir la réputation de M. Boudreau. Je suis certain que les membres du comité étaient loin de vouloir rien faire qui pût causer du tort à M. Boudreau. Mais, examinons la situation. Nous sommes en présence de l'expédition du steamer "Arctic" entreprise dans des circonstances étranges. Nous constatons que les marchandises destinées à cette expédition ont été achetées avec prodigalité. Nous constatons aussi qu'à Québec et à Ottawa, il courait tant de bruits que le premier ministre lui-même en eut vent, et qu'il dut envoyer un fonctionnaire à Québec, afin de se renseigner pendant le chargement du navire.

Il choisit pour surveiller la livraison et le chargement de toutes les marchandises un jeune homme qui n'était au service de l'Etat que depuis deux ans et demi, et dont l'avancement avait été si rapide qu'il était assistant-comptable d'un département qui, au dire du premier ministre, est dans un très mauvais état. Vu que plusieurs personnes croient que le M. Boudreau en question est le secrétaire du premier ministre, ce n'est que justice de dire que le fonctionnaire en cause n'est pas le secrétaire du premier ministre, mais son frère.

Est-il surprenant que nous ayons cherché à connaître quel était celui que le département de la Marine et des Pêcheries avait choisi, entre tous les fonctionnaires publics, pour surveiller l'embarquement des vivres du steamer "Arctic" ? Je ne dirai pas que nous avons découvert le fait suivant. J'ac-

cepterai la déclaration que M. Boudreau a faite, non le premier jour de son interrogation, mais le deuxième jour, après réflexion. Il a dit que, pendant qu'il était gérant de la banque Molson, à Fraserville, il avait fait un prêt de \$6,000 à un client et avait prélevé une commission de \$3,400 et que, par suite de cette transaction, la banque avait subi une grosse perte. C'est la raison pour laquelle il a quitté le service de la banque. Je crois que la population peut à bon droit être surprise qu'on ait choisi pour ce poste de confiance qui offrait une si belle occasion de prélever des pots-de-vin, celui qui, deux ans et demi auparavant, avait dû quitter le service d'une banque parce qu'il avait retiré une commission de \$3,400 sur un prêt de \$6,000. Sans dire un mot contre M. Boudreau, il me semble que nous étions excusables de dévoiler ce fait.

Je ne crois pas qu'en parlant une heure de plus, je réussirais à exprimer plus clairement ma manière de voir. En terminant, je déclare que j'é ne puis accepter le rapport du comité pour les raisons que j'ai énumérées. J'ai l'honneur de proposer, comme amendement, que ce rapport soit renvoyé au comité pour plus ample examen, avec instruction de présenter le rapport suivant :

Votre comité, auquel ont été renvoyées certaines accusations concernant l'enquête sur le steamer "Arctic", a l'honneur de faire rapport comme suit :

La question dont il a été saisi était exposée dans les termes suivants :

Vu que des membres de la Chambre ont, de leur siège, porté des accusations précises d'après lesquelles des approvisionnements achetés par le département de la Marine et des Pêcheries pour le steamer de l'Etat l' "Arctic" n'ont pas été mis en totalité à bord dudit steamer, mais ont été en partie détournés pour d'autres usages par et au bénéfice de personnes encore inconnues ; et vu que des accusations similaires ont aussi été portées d'après lesquelles des prix excessifs ont été frauduleusement payés pour lesdits approvisionnements et que des avantages pécuniaires ont été de ce chef retirés par des fonctionnaires dudit département ;

" Il soit nommé un comité spécial chargé de faire une enquête sur toutes les circonstances se rattachant à l'achat desdits approvisionnements, à leur disposition et aux différentes matières ci-dessus mentionnées, avec pouvoir d'envoyer quérir personnes, papiers et documents et d'interroger des témoins sous serment ou sur affirmation,—et que ledit comité fasse rapport de tous les témoignages apportés devant lui et de toutes autres procédures de l'enquête ".

Les seuls sujets, par conséquent, renvoyés au comité d'enquête comprenaient :

a) Toutes les circonstances se rattachant à l'achat des approvisionnements pour ladite expédition ;

b) La disposition de ces articles ;

c) Si, oui ou non, lesdits approvisionnements ont été mis en totalité à bord de l' "Arctic", ou s'ils ont en partie servi à d'autres usages par ou pour le bénéfice de personnes inconnues ;

d) Si, oui ou non, des prix excessifs ont été frauduleusement payés pour ces approvisionnements, et si, dans ces transactions, des profits pécuniaires ont été retirés par des officiers du département de la Marine et des Pêcheries ;

e) Votre comité constate que bien que des approvisionnements pour une valeur d'environ \$125,000 aient été achetés de diverses maisons, et de quelques-unes d'entre elles pour de forts montants, savoir : Hamilton et Cie, \$5,048.09 ; Woods et Cie (limitée), \$6,437.20 ; Hudon et Orsali, \$12,931.13 ; la compagnie du bovril, \$19,780,— aucunes soumissions ni aucuns prix n'ont été demandés à aucune maison, ni de limite fixée pour les prix, sauf que les vendeurs favorisés ont été notifiés par lettre renfermant la commande du département, que les articles devaient être fournis au prix ordinaire du marché, bien que le navire ne soit parti que deux mois après l'envoi de ladite lettre. Votre comité trouve, de plus, que quoique le département de la Marine et des Pêcheries se soit proposé et qu'il ait promis au commandant de l' "Arctic" que le "Neptune" ou quelque autre navire serait envoyé au secours de l' "Arctic" chaque année avec du charbon et 50 tonnes d'approvisionnements variés, le capitaine Bernier a reçu instruction de faire des réquisitions pour des vivres et des vêtements pour une période de trois ans. Ce dernier fit, en conséquence, des réquisitions en vue, non de faire un voyage à la baie d'Hudson, mais au Pôle Nord où le navire aurait pu courir le danger de périr sans espoir de recevoir de secours. Ces réquisitions ont été augmentées sans discernement et d'une manière extravagante par les officiers du département sans tenir compte des besoins nécessaires de l'expédition et du tonnage de l' "Arctic". On en a la preuve absolue en comparant la prétendue copie de la réquisition originale, que l'on a refusé de produire devant le comité, avec l'inventaire des articles contenus dans le navire tels que liqueurs, vins, jus de citron, tabac, cigares, cigarettes, fourrures, habillements et autres articles.

Bien que plusieurs fonctionnaires, y compris le ministre, son député, le commandant Spain, l'agent du département à Québec, le capitaine Bernier et le médecin paraissent avoir eu la liberté d'acheter tout ce qui leur était demandé, personne ne paraît avoir exercé de contrôle ou se soit intéressé au sujet de la limitation des achats ou de la fixation des prix. Cette conclusion est amplement justifiée par la dépense de plus de \$22,000 pour effets d'habillements ; de \$7,691.11 pour un appareil d'éclairage électrique qui devait être actionné par les engins (bien que l'on s'attendit que l' "Arctic" serait enfermé dans les glaces pendant huit mois ou plus par année ; de \$4,827.27 pour médicaments ; de \$3,500 pour tabac, cigares, cigarettes et pipes ; d'environ \$2,000 pour vins et liqueurs (à part la quantité libérale comprise avec les médicaments), et du montant nécessaire pour payer dix-sept douzaines de paquets de cartes. Le seul examen des prix que l'on prétende avoir été fait l'a été par un M. Semple, qui a été mandé de Montréal à Ottawa pour examiner les provisions et qui a été guidé dans ses appréciations, comme il l'a avoué lui-même, par ces deux principes incontestables : que la facture d'un ami réputé honnête est toujours exacte, et qu'un vendeur s'attend naturellement à recevoir un prix plus élevé d'un gouvernement que d'un particulier. Votre comité trouve aussi

qu'il a été acheté une telle quantité d'articles d'approvisionnement qu'il aurait été impossible pour l' "Arctic" de les contenir quand bien même ils auraient été arrimés comme il est d'usage sur tout navire qui tient à sa sûreté et à la vie des passagers. Le major Moodie, le capitaine Bernier et autres ont déclaré dans leur témoignage que non seulement la cale et les cabines étaient remplies de colis, mais qu'une grande quantité de viande de bœuf et de porc, toute la gazoline et tous les articles appartenant à la police à cheval du Nord-Ouest étaient empliés sur le pont supérieur jusqu'à la hauteur de la passerelle, ce qui empêchait presque de passer d'une extrémité à l'autre du navire ; et il ne faut pas oublier que l' "Arctic" était disposé pour voyager à voile ou à vapeur.

b) Votre comité regrette que les états incomplets et inexacts fournis par le département de la Marine et des Pêcheries le mettent dans l'impossibilité de constater d'une manière précise ce qui est advenu de ces approvisionnements. Ce département a donné au comité un état tendant à indiquer les quantités des articles achetés, les quantités des articles livrés sur réquisitions, et les quantités actuellement en mains. Les quantités mentionnées en premier lieu s'accordant avec celles données en dernier lieu, en y ajoutant le peu d'articles que l'on dit avoir été avariés ou soustraits. Cependant le témoignage du comptable, du commis aux vivres, et autres, fait voir qu'une grande quantité de vivres a servi à nourrir la bande d'Esquimaux qui a compté jusqu'à 95 membres, mais qui en comptait en moyenne 50 ou 60, et qui est restée pendant six ou sept mois dans le voisinage de l' "Arctic". Une quantité considérable doit avoir été distribuée aux Esquimaux, hommes et femmes, lors des danses qui ont eu lieu tous les quinze jours sur l' "Arctic" pendant l'hivernage à Fullerton. Le comptable, M. Weeks, a dit de plus qu'une forte part des vivres que l'on avait trouvées en mauvais état, avaient été jetées par-dessus bord. De son côté, M. Semple, l'expert employé par le Gouvernement pour examiner les échantillons des provisions avant le départ du navire, et qui a fait l'inventaire pendant un mois, après son retour, a juré d'abord que 25 p. 100 de la cargaison avait été détruit ou avarié. Plus tard, il s'est contenté de déclarer qu'une part considérable de ce qui était alors à bord avait été ainsi perdue.

Une comparaison, aussi, de l'inventaire des médicaments pris à bord, avec celui qui a été fait après le retour, démontre soit qu'une grande quantité de médicaments spéciaux et autres fournitures avait été soustraite, ou bien qu'il fallait faire une enquête sur la conduite de l'expédition dans le cours de l'hiver à Fullerton, ce qu'a refusé la majorité du comité. Votre comité trouve aussi que le ministre de la Marine et des Pêcheries avait acheté des vins, des cigares et des cigarettes pour l'usage personnel des officiers de la gendarmerie à cheval du Nord-Ouest et qui leur ont été remis, mais il n'a été produit aucune preuve pour justifier ou excuser pareille dépense. Cet achat et cette disposition desdits approvisionnements ont été prouvés par les témoignages de M. Gregory, de M. Weeks, de M. Duchesnay et du major Moodie.

(c) Comme la preuve démontre qu'aucune tentative quelconque n'a été faite pour contrôler les approvisionnements dans leurs différentes caisses, et les divers colis reçus à bord du ba-

teau, au moyen des factures d'expédition, il a été impossible à votre comité de décider si tous les approvisionnements ont été ou non mis à bord de l' "Arctic". Dans le cas des marchandises reçues d'une maison, savoir Hamilton et Cie, le commis aux vivres a certifié que tout avait été reçu, tandis que la facture d'expédition mentionnait neuf boîtes, l'inventaire n'a accusé réception que de cinq boîtes. On prétend que deux envois de bovril et de pemmican, et deux seulement, ont été faits par la "Bovril Company" et reçus sur l' "Arctic". Celui du 5 août paraît avoir été reçu. Il n'y a aucune preuve quelconque produite par qui que ce soit que l'autre a été reçu et aucun récépissé n'a été déposé. Il est vrai qu'une couple de témoins ont parlé de deux envois de bovril, mais le capitaine Bernier, qui a également parlé de l'autre envoi, a juré avoir compris qu'un envoi de bovril avait été fait au "Neptune" à Halifax, mais il arriva trop tard et a été renvoyé de là à son adresse à bord de l' "Arctic". Comme aucun des témoins n'a prétendu qu'il avait été reçu trois envois de bovril à bord de l' "Arctic", il est évident, à moins que le capitaine Bernier ne fasse erreur, qu'un des envois d'une valeur de \$1,485 n'a pas été reçu. Le manque de soin du ministre de la Marine et des Pêcheries est démontré tant dans les paiements que dans la réception des articles. Les frais de transport sur la plus grande consignation de bovril, ont été payés par l'agent du ministre à Québec, et lui ont été remboursés par le ministre qui a aussi ajouté le même montant à l'envoi de la "Bovril Company" et l'a payé. La compagnie s'est informée au ministère de l'exactitude du paiement, mais on n'en a tenu aucun compte, et aucune demande de remboursement n'a été faite avant que votre comité eut découvert les faits ci-dessus relatés, et alors l'argent fut remboursé. Le défaut de contrôle convenable des envois de marchandises prises à bord de l' "Arctic" fait qu'il est presque impossible de dire si ces articles ont été ou non détournés pour d'autres fins. Un grand nombre de boîtes d'approvisionnements ont été apportées à bord de l' "Arctic", mais un très petit nombre seulement ont été ouvertes parce que l'on supposait que le contenu des autres correspondait aux factures d'expédition. Un grand nombre de factures, lorsqu'elles ont été déposées, portaient des certificats signés par trois et quelquefois quatre personnes, comprenant en général le capitaine, le commis aux vivres et le maître d'hôtel. A l'enquête, cependant, toutes ces personnes ont admis qu'elles n'avaient pas comparé le contenu des boîtes avec les factures d'expédition, qu'elles ne savaient pas quelle quantité des diverses espèces d'approvisionnements avait été prise à bord, et que quelques-unes avaient signé parce qu'elles en avaient été priées par un officier supérieur et d'autres parce que, voyant les signatures des autres déjà apposées, elles supposaient que les marchandises avaient été reçues et ainsi signées, bien que personnellement elles en ignoraient absolument la quantité, la qualité et la réception.

Votre comité regrette que non seulement le contenu des caisses reçues à bord de l' "Arctic" n'ait pas été comparé aux factures, mais que ces factures lui aient été soumises portant un ou plusieurs (généralement plusieurs), des certificats suivants : "Je certifie que les effets ci-dessus ont été reçus par moi en bon ordre et que la quantité mentionnée est exacte" ou

“ Nous garantissons que les marchandises ci-dessus ont été reçues en bon ordre”, ou “ Je certifie que les effets ci-dessus ont été dûment achetés et que les prix payés sont équitables et justes”, lesdits certificats étant signés J. Bernier, C. S. Duchesnay (commis des vivres), W. H. Weeks (caissier), lorsque, de fait, ces certificats avaient été donnés dans les circonstances exposées ci-dessus, et que dans bien des cas les marchandises en question avaient été reçues (lorsqu'elles avaient été reçues) et arrimées à bord même avant l'arrivée à Québec du signataire du reçu. Dans bien des cas, il doit être évident que les signataires de ces certificats n'auraient pu, faute d'expérience commerciale, savoir ce qu'auraient dû être les prix des marchandises.

Les faits ci-dessus sont démontrés par les témoignages du capitaine Bernier, du caissier Weeks et du commis des vivres Duchesnay. Votre comité s'abstient de faire des commentaires sur le fait que des certificats aussi peu autorisés et aussi illusoirement lui ont été soumis dans le but de prouver la livraison des marchandises achetées pour l'expédition de l'“Arctic”. Vu que l'on avait omis de comparer les marchandises aux factures lors du chargement de l'“Arctic”, et vu la déclaration du ministre, citée ci-dessus, à l'effet que la liste des réquisitions des marchandises employées, ajoutée à l'inventaire fait après le retour de l'“Arctic” indiquerait, avec quelques légères additions qui étaient énumérées, la quantité de marchandises en premier lieu reçues à bord, la motion suivante a été faite devant le comité :

“ Proposé par M. Northrup, appuyé par M. Bennett, que le comité emploie un comptable pour examiner les factures, les réquisitions pour fournitures et l'inventaire des marchandises en mains, afin de constater si les fournitures livrées par le ministère de la Marine et des Pêcheries pour le navire de l'Etat “Arctic” avaient été mises à bord dudit navire”.

Cependant, cette proposition a été rejetée par la majorité du comité.

Votre comité est d'avis qu'un tel rapport de la part d'un comptable aurait pu lui permettre de donner une réponse pleine et entière à la question de savoir si toutes les fournitures avaient été ou non livrées à bord du navire.

d) Votre comité regrette que, par suite de l'absence d'échantillons des diverses espèces de marchandises achetées, et par suite du refus de la majorité du comité de permettre la production desdits échantillons, ou la nomination d'experts pour examiner les marchandises maintenant à bord, il ait été empêché de faire une enquête complète sur la question de savoir si l'on a ou non payé des prix excessifs pour les fournitures. Les motions suivantes ont été faites et rejetées par la majorité du comité :

“ Proposé par M. Northrup, appuyé par M. Bennett, que des échantillons de toutes les diverses marchandises à bord de l'“Arctic” soient envoyés à Ottawa pour être examinés et inspectés par le comité”.

“ Proposé par M. Bennett, appuyé par M. Northrup, que deux experts devant être choisis par l'auteur de la motion et par le président, soient nommés pour faire l'inventaire, examiner la qualité et faire rapport au sujet des marchandises maintenant à bord de l'“Arctic” et que l'on représente comme n'ayant pas été utilisées, et que ces experts aient la liberté d'examiner ces marchandises comme ils le jugeront à propos”.

“ Proposé par M. Northrup, appuyé par M. Bennett, que M. Boudreau, qui a été envoyé par le ministère pour surveiller le chargement des marchandises à bord de l'“Arctic”, ayant admis qu'il avait quitté la banque Molson pour avoir reçu, en sa qualité de gérant d'une succursale de cette banque, une commission de la part d'un client, le gérant général et l'inspecteur de cette banque soient assignés pour rendre témoignage au sujet de la raison pour laquelle M. Boudreau a quitté cette banque”.

“ Proposé par M. Northrup, appuyé par M. Bennett, que les motions rejetées par le comité cet après-midi, soient immédiatement rapportées à la Chambre”.

Deux échantillons seulement des fournitures ont été produits devant votre comité, savoir des échantillons de bovril et de pemmican. Un expert en ce genre de commerce a juré que si on lui eut offert l'occasion de soumissionner pour le bovril ou son équivalent, il aurait soumissionné et aurait fourni un article aussi bon, —de fait, le même article, virtuellement moyennant \$1,10 la livre, tandis que le ministère a payé \$1.65 la livre pour 5,900 livres. Bien que le pemmican, nom donné à la viande séchée du buffle, soit un article très connu, le même expert a déclaré qu'il n'avait jamais entendu parler de l'article acheté sous ce nom, lequel, d'après le témoignage de M. Mitchell, gérant de la “Bovril Company”, de laquelle on en a acheté 8,000 livres à \$1,25 la livre, était fait de viande ordinaire séchée et taillée en lambeaux, pilée et mélangée de graisse et de groseilles.

En l'absence d'autres preuves, relativement au coût du pemmican, votre comité ne peut que regretter que le nom d'un article bien connu dans le commerce ait été appliqué à un nouveau produit absolument différent et dont le prix, à en juger par les substances employées, et dont la formule a été communiquée par le fabricant, était absolument extravagant. Votre comité regrette aussi que la majorité ait refusé d'interroger M. Van Beaver, expert attaché à la “William Davies Company”, Limited, qui était venu de Toronto, était présent dans la salle, et était prêt à démontrer que la “William Davies Company”, Limited, si on lui en avait fourni l'occasion, aurait soumissionné pour la fourniture de cette sorte de pemmican, à raison de 35 cents la livre.

S'appuyant sur le témoignage de M. Wovenden, et appliquant aussi son propre jugement pour établir le coût des substances employées dans la fabrication du pemmican, votre comité constate que les prix payés pour le bovril ont été tout aussi extravagants, que pour le pemmican, et que des produits de qualité au moins tout aussi bonne auraient pu être obtenus à des prix bien plus bas, si on avait demandé des soumissions et fait appel à la concurrence.

Votre comité croit qu'il est de son devoir, au sujet de cet achat, de faire remarquer que bien qu'on ait payé pour 5,900 livres de bovril, il n'en a été consommé que 449 livres durant les treize mois qu'a duré l'expédition, ce qui laisse 5,461 livres encore disponibles et démontrer qu'à ce taux le navire a reçu une fourniture de bovril pouvant suffire à une consommation de plus de treize ans. Votre comité désirerait aussi vous faire remarquer que la réception d'une certaine consignment de bovril n'a pas été établie de façon certaine, qu'un paiement de \$45.30 pour frais de transport était irrégulier, que cette somme n'a jamais été remboursée, et que le département a négligé d'en

demander le remboursement, même après que son attention eût été attirée sur cette irrégularité. Bien que plusieurs membres de votre comité aient essayé d'établir les prix qui avaient été payés pour les fournitures, ils se sont vus dans l'impossibilité de le faire, car les témoins ont refusé de répondre à moins d'avoir les échantillons sous leurs yeux. A cette seule condition, disaient-ils, ils étaient prêts, après examen de ces échantillons, à fixer les prix qui auraient pu leur correspondre. La déposition de M. Semple a établi qu'avant le départ de l'expédition on lui avait demandé d'évaluer les provisions et de vérifier les prix payés et qu'il vint de Montréal à Ottawa, où, en présence de plusieurs fonctionnaires du département, il examina les échantillons d'une grande variété de provisions afin de pouvoir exprimer son avis sur les prix demandés. Si on avait réuni des échantillons, ou si on avait permis à des experts d'examiner les produits qui nous restent encore, votre comité aurait été en mesure de pouvoir se prononcer d'une façon pleine et entière au sujet de ce qui fait l'objet de cette enquête.

Parmi les articles énoncés sur la facture de Amyot Elie et Fils il y a 805 livres de tabac à fumer T. et B. à 95 cents la livre et 39 cents pour taxe d'accise, soit en tout \$1.34 la livre. Ayant appris que M. Cockshutt, représentant de Brantford, avait fait en 1904 le commerce du tabac, on lui demanda de comparaître pour exprimer son avis. M. Cockshutt déclara que, cette année-là, les prix du tabac n'avaient pour ainsi dire subi aucun changement, et qu'il avait acheté le tabac à fumer T. et B. en tablettes à 67 cents par livre. Le capitaine Bernier a certifié que ce tabac était en grandes tablettes. Par conséquent, votre comité constate, le témoignage de M. Cockshutt n'ayant pas été contredit, que le vendeur a réalisé sur cet article un profit d'environ 100 pour cent au-dessus des bénéfices ordinaires. Votre comité vous fait aussi remarquer que quand il s'agit d'un paletot doublé en fourrure, comme apparaissant sur la "facture Woods et Cie, il est impossible d'en établir la valeur et de fixer un prix raisonnable sans voir ce paletot, car chacun sait qu'il existe une infinie variété de ces sortes de paletots. Cette difficulté ne disparaît pas entièrement, même après les dépositions du commissaire Weeks, et du maître d'hôtel Duchesnay, qui ont certifié que ce paletot était de grosse toile à l'extérieur et doublé à l'intérieur de peau de mouton. La même difficulté se présente pour les sacs servant au sommeil de l'équipage. Pour un équipage de 34 hommes, on a acheté 25 sacs à \$70 chacun par homme, 3 à \$200 chacun pour 2 hommes, et 3 à \$225 chacun pour 3 hommes. On en a aussi acheté 80 à \$25 chacun par homme. Faute d'avoir vu ces sacs, personne ne saurait assurer que ces prix sont excessifs, bien qu'il y ait certainement apparence qu'il en a été ainsi. Bien que le refus de la majorité du comité d'entendre les témoignages qui auraient pu nous permettre de connaître la valeur des marchandises achetées ait empêché le comité de s'enquérir d'une façon pleine et entière au sujet des prix payés, il se croit fondé à prétendre que l'énumération seule des quantités achetées témoigne d'une telle corruption, ou d'une négligence ou incapacité si impardonnable que la chose en devient absolument incroyable et presque criminelle. En outre des articles plus haut énumérés, on a aussi acheté 15,000 livres de biscuits à London, Ontario, et le transport

M. NORTHROP.

et l'emballage (\$312) payés en plus du prix de \$862.50 donnant un total de \$1,175.10. On a encore acheté 15,014 livres de biscuits de mer à Toronto au prix de \$895.51, et 643 caisses à 50 cents ont été requises pour l'emballage, soit \$321.50, ce qui, avec les frais de transport payés jusqu'à Québec (\$80.45) donne un total de \$1,297.47. On a aussi acheté 854 boîtes de biscuits de qualité supérieure au coût de \$523.44, et on a payé \$292 pour les boîtes métalliques contenant ces biscuits ainsi que \$36.75 pour les caisses en bois ayant servi au transport de ces caisses jusqu'à Québec, soit \$862.15 sans les frais de transport, et \$942.55 y compris ces frais. Les dépositions font encore foi qu'on a acheté plus de 30,000 livres de farine, et qu'on a cuit du pain pour l'équipage tout le temps que l'expédition a duré.

Comme il a été dit ci-dessus, plus de \$22,000 ont été dépensées pour vêtir un équipage de 34 hommes, ce qui fait environ \$700 pour chacun. Comme exemple de cette dépense il y a eu :—

1 uniforme, \$35.	\$ 35 00
25 uniformes, à \$30.	750 00
12 uniformes, à \$8.	96 00
12 vestons blancs, \$1.50.	18 00
80 habillements en drap bleu-marin, \$19.	1,520 00
40 habillements en cheviote, \$19.80.	792 00
23 pardessus, \$25.	575 00
\$40 capots de fourrure, \$30.	1,200 00
40 pantalons de fourrure, \$22.	880 00
40 vestons doublés en fourrure, \$15.	600 00
40 ulsters, caoutchouc avec capuchon, \$14.	560 00
80 vestons en toile cirée, \$1.25.	100 00
80 pantalons en toile cirée, \$1.25.	100 00
40 vareuses avec capuchon, \$5.50.	220 00
40 vareuses en cuir, \$10.75.	430 00
80 douz. chemises, \$16.50.	1,320 00
7 douz. chemises, \$12.50.	87 50
7 douz. chemises, \$21.25.	148 75
40 chemises en cheviote, \$2.50.	100 00
10 douz. sous-chemises en laine, \$14.50.	145 00
20 douz. bourgerons en laine torse et unie, \$15.	300 00
10 douzaines de guernesey tricotés de marin, \$18.	180 00
	\$10,157 25

Vu ce fait que le premier ministre, sir Wilfrid Laurier, avait été (longtemps avant le départ du navire) averti par des personnes qui avaient sa confiance que la qualité des marchandises était suspecte, et qu'il y avait des doutes sur la question de savoir si la quantité supposée avait été ou non chargée sur le navire, il était absolument nécessaire de prendre des mesures plus sévères pour empêcher que le public ne fût pas trompé tant sous le rapport de la qualité que sous celui de la qualité des marchandises que l'on prétend avoir été fournies.

Aucune preuve n'a été apportée pour justifier ou expliquer le fait d'avoir nourri la bande d'Esquimaux composée de cinquante ou soixante hommes et femmes à bord de l'"Arctic" pendant six ou sept mois à même les approvisionnements achetés pour l'expédition de l'"Arctic". Comme les provisions ont été achetées en vue de nourrir quarante hommes pendant douze cents jours, il est évident que si l'on augmente ce nombre de 125 à 150 pour 100 pendant six mois, on consommera plus d'un sixième des

provisions, ce qui coûterait au moins \$10,000. Comme le ministère de la Marine et des Pêcheries n'a pas même essayé d'expliquer la chose, votre comité regrette que les efforts qu'il a faits pour s'enquérir des raisons de la présence et de l'entretien d'un si grand nombre d'Esquimaux, ont été entravés par la majorité de ses membres qui ont refusé de permettre de poser des questions visant la conduite des membres de l'expédition durant l'hiver et leurs relations avec les Esquimaux.

Votre comité regrette que des approvisionnements ont été achetés dans certains cas, à la demande de membres du Parlement, ainsi que le prouve l'achat de lacto-globuline pour une valeur de \$1,080, sur la recommandation d'un député de cette Chambre, ainsi que le démontre une lettre adressée à la maison qui a vendu cet article, et adressée au ministère de la Marine et des Pêcheries.

M. BRODEUR : Avant de reprendre son siège, l'honorable député aurait-il l'obligeance de citer la loi de 1886 dont il a parlé au sujet des chargements sur le pont ?

M. NORTHRUP : Certainement. C'est l'article 7 du chapitre 77 des statuts révisés du Canada.

M. BRODEUR : L'honorable député serait-il assez bon pour lire cet article ?

M. NORTHRUP : Volontiers :

Nul capitaine de navire, lorsqu'il partira, après le premier jour d'octobre ou avant le seizième jour de mars d'une année quelconque, d'un port du Canada pour se rendre à un port d'Europe, et pendant le voyage tant qu'il sera dans les limites de la juridiction canadienne, ne placera, ni ne fera placer, ou ne permettra de placer ou de laisser sur le pont supérieur ou au-dessus d'aucune partie du pont supérieur de ce navire non comprise dans les limites de la dunette ou poupe, ou de tout autre espace entouré d'une enceinte permanente sur le pont, affecté au chargement, et dont le tonnage forme partie du tonnage enregistré du navire :

a) Aucun bois de service équarri, en grume, flacheux ou autre ;

b) Pas plus de cinq espars de rechange, ou espars de réserve, faits, dégrossis et définitivement préparés pour être employés, ou non dégrossis ni préparés ;

c) Aucun chargement d'aucune espèce, à l'exception du bétail, s'élevant à une hauteur de plus de trois pieds au-dessus du pont.

M. G. E. McCRAVEY (Saskatchewan) : A titre de membre du comité spécial de cette Chambre qui a fait cette enquête, je désire expliquer pourquoi, selon moi, il faut adopter la motion principale et repousser l'amendement. Je ne me propose pas de commenter longuement les dépositions, cette tâche ayant été accomplie par les députés qui ont pris la parole avant moi.

Pour nous prononcer sur la quantité des marchandises achetées en prévision de ce voyage, il était nécessaire de faire entrer en ligne de compte le but de l'expédition. D'après le témoignage du capitaine Bernier, il s'agissait d'une croisière dans la baie d'Hudson, à travers les détroits et le long du littoral du Groënland. Il était aussi

entendu qu'un bateau de ravitaillement serait envoyé chacune des trois années que devait durer le voyage. Mais nous savons que, dans les eaux septentrionales, les bateaux de ravitaillement ne sont pas toujours parvenus à destination et qu'il ne fallait pas perdre cela de vue en approvisionnant le steamer. Il faut aussi se rappeler qu'à cause du climat rigoureux des régions boréales, certaines précautions étaient nécessaires qui auraient été inutiles dans d'autres parties du Canada. Enfin, n'oublions pas qu'il fallait mettre à bord des choses qui peuvent nous paraître des articles de luxe, non seulement pour le bien-être de l'équipage, mais aussi parce que qu'ayant à passer de longues journées dans la solitude, il avait besoin de tous les divertissements que nous pouvions lui procurer. Le département demanda au capitaine Bernier, qui a consacré sa vie à l'étude des expéditions polaires, de lui fournir une liste des objets nécessaires et cette liste fut adoptée en fin de compte après avoir subi de légères retouches.

Au cours du débat, on a fait allusion à l'accident survenu au cabestan. On admettra, je crois, que ce fut un accident fortuit, comme il peut en arriver et comme il en arrive à tous les vaisseaux. Nous n'ignorons pas que parfois de grands vaisseaux de ligne s'en vont à la dérive plusieurs jours durant à cause d'un accident survenu aux machines.

Le chef de l'opposition (M. R. L. Borden) a dit, cet après-midi, qu'il aurait dû y avoir un cabestan de rechange à bord du vaisseau. Il semble perdre complètement de vue que, pour une pareille croisière, il était nécessaire de doubler les vivres ; car, l'approvisionnement du vaisseau, en prévision d'accidents, s'imposait aussi bien que la mise à bord de machines de rechange. Si, au cours du voyage projeté le long du littoral du Groënland, quelque machine s'était brisée, si le vaisseau avait été pris dans la glace et immobilisé et si les sacs de nuit qu'on avait apportés avaient dû servir des mois durant, comme le capitaine Bernier l'avait prévu, l'indignation eut été grande au Canada dans le cas où le vaisseau n'aurait eu à bord que les choses qu'ont mentionnées ce soir certains membres de l'opposition. Le public aurait été indigné contre le Gouvernement beaucoup plus qu'il ne saurait l'être aujourd'hui, si le vaisseau n'avait renfermé que les approvisionnements dont quelques-uns de nos adversaires se seraient contentés apparemment.

Le comité s'est réuni le 4 juin, ainsi qu'on l'a dit, et on a ajouté à bon droit qu'il n'y a peut-être jamais eu un comité parlementaire plus assidu à ses travaux. Dès la première séance nous avons recueilli tous les noms des témoins que nous avons pu nous procurer. Nous supposons que ceux qui avaient porté des accusations au sujet de la conduite de l'expédition, devaient connaître un plus grand nombre de témoins que

ceux d'entre nous qui ne connaissent rien de l'affaire. Aussi, nous sommes-nous adressés au représentant d'Hastings-est (M. Northrup) qui nous a fourni une longue liste de noms.

Je crois pouvoir affirmer que les témoins ont été interrogés par tous les membres du comité en vue d'en tirer tous les renseignements possibles. Jusqu'à la veille du jour où les derniers témoins furent entendus, quiconque serait entré dans la salle du comité n'aurait pu dire quels étaient les ministériels et les oppositionnistes tant les députés libéraux s'efforçaient de tout mettre en lumière. Cependant, je dois dire que tous les membres du comité n'avaient pas la même attitude à l'égard des différents témoins.

Dans la conduite de mes affaires, dans mes rapports avec mes concitoyens, je crois qu'un homme est honnête tant que je n'ai pas la preuve du contraire. M. Boudreau a comparu devant le comité et a produit une facture de \$7.50. Les membres conservateurs du comité ont aussitôt supposé que M. Boudreau manquait de bonne foi, qu'il mentait en disant qu'il avait soldé cette facture et qu'il y avait quelque chose de louche, uniquement parce qu'elle n'était pas acquittée et qu'il jurait l'avoir payée. J'avoue que je ne partageais pas cette manière de voir et que l'opinion que nourrissaient les membres libéraux du comité était fondée. En effet, les dépositions ont prouvé d'une manière concluante que cette facture était correcte et que les soupçons des autres membres du comité étaient dénués de fondement.

L'enquête a démontré, à mes yeux du moins, que toutes les marchandises achetées ont été mises à bord du vaisseau. Le député de Grenville (M. J. D. Reid) avait affirmé devant la Chambre que le steamer "Arctic" n'était pas assez grand pour contenir tous les approvisionnements. Ce soir, il cherche à établir qu'il ne parlait que de la coque. Pourquoi aurait-il fait cette assertion, si ce n'est pour taxer les fournisseurs de malhonnêteté ? Il ne s'agissait ni du port du vaisseau ni du cubage des marchandises, mais de leur livraison. Ce soir, il essaie de se tirer d'embaras, en disant qu'en parlant de la cargaison il n'avait pas tenu compte des chargements sur le pont. Du moins, c'est l'explication que donne le rapport qu'on voudrait substituer au rapport du comité ; on ne prétend plus que les marchandises n'ont pas été mises à bord, mais on se plaint que le navire a été surchargé.

En ma qualité de membre de ce comité, j'ai approuvé la manière dont les achats ont eu lieu ; je suis persuadé qu'étant donné le peu de temps que le Gouvernement avait eu pour gréer le vaisseau—on croyait alors qu'il leverait l'ancre au milieu d'août—il a pris toutes les précautions possibles pour sauvegarder l'intérêt public en achetant les marchandises aux prix courants. L'achat d'une forte quantité de bovril a éveillé l'attention de tous les membres du comité, car il a causé une dépense de \$19,

M. McCRAINEY.

000, et, de plus M. Macpherson, un député libéral, a découvert que l'Etat avait payé \$45 de trop pour le transport. Le gérant de la compagnie du bovril fut assigné et les soupçons que les membres de l'opposition avaient fait naître relativement au prélèvement d'une forte commission illicite par le Gouvernement ou quelques-uns de ses fonctionnaires furent entièrement dissipés. Le comité s'est convaincu que la transaction avait été en tous points irréprochable. Le bovril avait été payé \$1.65. Un témoin, M. Wovenden, fabricant d'un produit similaire, a dit qu'il pouvait le vendre \$1.10. Le Gouvernement, qui envoyait cette expédition au loin, ne pouvait donner une meilleure garantie que de lui fournir un article bien connu du public, un aliment dont la réputation était bien établie.

La députation se rappelle qu'en 1900, l'achat de rations d'urgence souleva un incident en Chambre. On reprochait au Gouvernement de n'avoir pas acheté le produit ordinaire, dont les qualités chimiques étaient bien connues sur le marché, mais de s'être procuré ailleurs un article qu'on prétendait être tout aussi bon. Dans le présent cas, si le ministre, au lieu d'acheter du bovril, un produit renommé, s'était adressé à M. Wovenden, dont le libéralisme est attesté par le député de Beauharnois et qui voulait vendre sa marchandise à l'Etat, je suis convaincu qu'à cette session nos spécialistes auraient eu à examiner et à discuter les vertus du "beefene", au lieu des propriétés du bovril. Alors, on aurait reproché au Gouvernement d'avoir acheté d'un de ses partisans un article d'une qualité inférieure. Notez bien que je ne dis pas que cet article soit d'une qualité inférieure, mais que cette accusation aurait été portée.

Je suis également convaincu que les vivres ont été rapportés, l'expédition n'en ayant consommé qu'une quantité raisonnable. Le député de Carleton, N.-B., (M. Carvell) a appris au chef de l'opposition que le coût total des aliments que l'expédition emporta était de \$55,000, et celui des vivres qu'elle a rapportés, de trente-sept à trente-huit mille dollars. La différence d'environ \$18,000 représente donc la consommation. Cette expédition se composait de quarante-sept personnes. Elle dura du mois de septembre au mois d'octobre de l'année suivante. Qu'on fasse le calcul et l'on s'apercevra que, même en faisant abstraction des vivres distribués aux Esquimaux, elle n'a coûté qu'un dollar par jour et par tête. Dans ces circonstances, je ne crois pas que les membres de la Chambre puissent se plaindre de ce que cette expédition a coûté, ni que nos adversaires rattachent un seul partisan en nous adressant ce reproche.

M. R. L. BORDEN : Tout ce que je puis dire à ce sujet, c'est qu'il y a trois ans le Gouvernement estimait la dépense d'une expédition semblable à moins de la moitié de cette somme.

M. McCRAANEY : Selon moi, cela ne fait aucune différence. Le public ne se plaindra pas d'une dépense d'un dollar par jour et par tête. Il est évident qu'il reste une quantité considérable d'approvisionnements. Le député d'Hastings-est a lu une longue liste de vivres qui suffiraient des années durant, a-t-il dit. Il a tiré des conclusions très amusantes, envisagées comme résultat de la règle de partage. Toutefois, elles tendent à prouver qu'il y a encore une grande quantité de vivres à bord du steamer "Arctic".

Le représentant de Simcoe-est (M. Bennett) nous a dit combien peu, selon lui, coûtera la deuxième expédition comparative à la première; il prévoit une économie probable de 35 pour 100. Je n'en doute pas, et l'économie sera d'autant plus grande que ces marchandises ne sont pas perdues pour le pays mais seront utilisées. Si on a acheté plus qu'il n'était nécessaire lors de la première expédition, toutes ces marchandises serviront.

Le comité a mené l'enquête rondement. Il comprenait que la session tirait à sa fin et désirait présenter son rapport. Cependant, certains membres du comité nourrissent beaucoup de soupçons mais n'avaient guère de renseignements pour les confirmer. Cet après-midi, nous avons appris sur quoi reposaient ces soupçons. C'est le député de Simcoe-est, je crois, qui nous a dit qu'ils avaient pour cause des lettres anonymes; que, si l'opposition a prétendu que les marchandises n'ont pas été mises à bord du steamer "Arctic", c'est parce qu'elle a reçu des lettres anonymes lui apprenant que la moitié ou les trois quarts des approvisionnements n'étaient pas parvenus à destination. Je ne m'étonne pas que l'opposition tire parti des renseignements contenus dans des lettres anonymes, car son habitude invariable est de porter des accusations dans cette enceinte sous le couvert de l'anonymat, chaque fois que l'occasion s'en présente.

Un jour vint où nous crûmes que la session tirait à sa fin; nous espérions que la prorogation aurait lieu plus tôt. Il nous sembla que la minorité, incapable de prouver ses accusations formelles, envisageait deux alternatives: faire durer l'enquête assez longtemps pour empêcher le comité de présenter son rapport à cette session, afin de se présenter devant le public et d'exploiter la situation, grâce à des imputations basées sur des soupçons plutôt que sur le rapport, ou accuser la majorité de refuser d'entendre les témoins. Le député d'Hastings-est pouvait aussi aisément le 4 juin que ces jours derniers demander ces échantillons et assigner le comptable et les experts.

M. R. L. BORDEN : L'honorable député (M. McCraney) aurait-il accepté sa proposition le 4 juin ?

M. McCRAANEY : Je le crois, car elle aurait été raisonnable à cette date-là.

M. R. L. BORDEN : C'était purement une question de délai ?

M. McCRAANEY : Il me semble que oui. L'enquête n'ayant pas tourné comme on l'espérait, on voulait la prolonger.

M. STOCKTON : L'honorable député (M. McCraney) sait que ce n'est pas l'excuse qu'on a donnée.

M. McCRAANEY : Je puis affirmer à l'honorable député que c'est ce que je pensais. Le témoignage des experts a du bon; mais, lorsque vers la fin de la session, on nous a demandé d'assigner des partisans politiques à titre d'experts, j'ai cru qu'il était temps de mettre le hola. Un savant juge de l'Ontario, maintenant disparu de la scène, nous a décrit quelles étaient, à ses yeux, les trois catégories de témoins menteurs. Je ne rapporterai pas ses paroles, mais je crois qu'il mettrait les experts au premier rang. Nous constatons que, dans cette affaire, l'opposition reposait beaucoup de confiance dans le dire des experts.

L'enquête terminée, après que nos adversaires eurent dit qu'ils n'avaient pas d'autres témoins et que les deux rapports fussent rédigés—celui de la majorité et celui de la minorité—on nous mit en présence d'un jeune homme qui devait rendre témoignage sur la question du pemmican. Dans ces circonstances, il me semble que nous pouvions à bon droit dire que l'enquête était close, que nous allions nous présenter devant la Chambre et vider cette question dès la présente session.

Je crois que les accusations sont tombées à l'eau. La meilleure preuve de l'insuccès de nos adversaires c'est que le représentant de Grenville (M. J. D. Reid) a dû venir devant la Chambre et accuser des membres du comité d'avoir suborné les témoins. Le député d'Hastings-est a cherché à donner une autre interprétation aux paroles de son collègue. Cependant, dans une circonstance antérieure, le député de Grenville avait dit que le vaisseau n'avait pas reçu une pareille cargaison, qu'il était trop petit pour la contenir.

Les explications données par les membres de la minorité qui ont surtout interrogé les témoins, à savoir: les députés de Lambton-ouest et de Carleton, indiquent que l'accusation du représentant de Grenville était exagérée. Celui-ci ne voudrait pas nous laisser croire qu'il fait un reproche injuste aux députés choisis par le Gouvernement, comme ses paroles semblent l'indiquer. Les députés ministériels qui faisaient partie du comité se sont mis à l'œuvre dans le but de tenir une enquête impartiale.*

Le plus grand malheur que le Gouvernement pourrait éprouver ce serait une en-

quête injuste qui encouragerait à l'avenir les entrepreneurs à exiger des prix excessifs, à livrer moins de marchandises ou à faire un emploi coupable des articles livrés. Nous voulions une enquête impartiale et je crois que notre désir s'est réalisé. Voilà pourquoi je puis appuyer la motion principale.

M. A. E. KEMP (Toronto-est) : L'honorable député qui vient de reprendre son siège a reproché au représentant de Grenville d'avoir porté des accusations exagérées. Il aurait mieux fait de dire que le steamer "Arctic" portait une charge trop forte, attendu qu'on avait empilé des marchandises sur le pont jusqu'à dix pieds de hauteur, contrairement à la loi. Il semble soupçonner les motifs de la minorité du comité. Elle avait un devoir à remplir et, dans l'accomplissement de sa tâche, elle n'a pas dépassé les bornes. On a beaucoup discuté des questions de métier, fort glosé sur les principes de la preuve, sur le contre-interrogatoire des témoins et autres sujets semblables. Or, abstraction faite de tous ces problèmes, il y a certains faits qui crévent les yeux et qui prêtent au soupçon.

Toute la Chambre doit être convaincue qu'il y a bien des choses qui ont trait à l'expédition du steamer "Arctic" qui n'ont pas été expliquées et qui ne sauraient l'être.

C'est en 1904, il me semble, ou l'année précédente, que l'Etat a acheté au prix de \$70,000 le steamer "Gauss" qui avait déjà fait un voyage vers le pôle Nord. Lorsqu'il a fait cette acquisition, le Gouvernement a suivi les conseils du capitaine Bernier, ce navigateur fameux qui me semble connaître son métier. Celui-ci, je n'en doute pas, songeait alors à un voyage vers le pôle Nord. Un an plus tard, nous apprîmes que les services du capitaine Bernier avaient été retenus et qu'ordre avait été donné d'acheter des approvisionnements pour une expédition de trois ans. Nous sûmes aussi que ce vaisseau devait faire une croisière dans les eaux de la baie d'Hudson. Personne n'ignore que le Canada voulait affirmer sa souveraineté sur les eaux et les rives de la baie d'Hudson. D'autres vaisseaux de l'Etat ont déjà fait la surveillance dans ces parages, le "Neptune", par exemple. Je ne crois pas qu'on ait jamais cru nécessaire d'entasser dans la coque du "Neptune" des vivres pour trois ans. On a dit, ce soir, qu'à l'avenir, les vaisseaux iront à la baie d'Hudson en été et en reviendront avant l'hiver, afin d'éviter ces dépenses formidables. Il aurait fallu une main ferme pour diriger tous les préparatifs.

Je ne comprends pas pourquoi on a acheté ce steamer pour faire la patrouille dans la baie d'Hudson; en réalité, je ne crois pas qu'on ait songé à cela en premier lieu. Il me semble que ce vaisseau n'était pas propre à ce service. Ensuite, l'achat des provisions pour trois ans a créé beaucoup de

confusion et on a mis trop de précipitation à appareiller.

On a beaucoup parlé des achats faits sans demande de soumissions et de la fourniture des approvisionnements. Les membres du comité qui formaient la majorité ont prétendu que le Gouvernement n'avait pas eu le temps de demander des soumissions. Il n'a peut-être pas eu le temps de publier les annonces ordinaires, mais il pouvait certainement se conduire d'une manière pratique. Un commis du ministère aurait pu rédiger la liste des articles nécessaires, en préparer cinq ou six copies et les transmettre à différentes maisons de commerce. Au bout de quelques jours, il aurait reçu les réponses. Je ne comprends pas pourquoi on ne l'a pas fait. Le député de Hastings a si bien épuisé ce sujet qu'il est inutile que j'entre dans les détails. Il a parlé en termes incisifs des causes du retour à Sorel du steamer "Arctic". On a donné comme l'une des causes un accident survenu au cabestan. Or, je ferai observer qu'il était possible de le réparer en mer. C'est un accident auquel on peut toujours remédier par les moyens ordinaires. Je suis convaincu que cette raison n'est pas sérieuse. J'ajouterai qu'un accident beaucoup plus sérieux s'est produit : la rupture des lames de l'hélice pendant que le vaisseau était en mer. On a réussi à réparer l'hélice, bien que cela fût beaucoup plus difficile que de réparer le cabestan. Voilà donc un autre mystère dont on ne nous a pas donné la clef.

L'honorable député qui vient de reprendre son siège a parlé du témoignage des experts et il a cité ce qu'un certain juge en pensait. Je ne crois pas que la minorité du comité eût l'intention d'assigner des spécialistes comme témoins quant à la valeur des approvisionnements du steamer "Arctic". Elle s'est enquis des circonstances qui ont accompagné l'achat d'une des denrées formant l'une des principales inscriptions du compte, le bovril. Elle a fait venir des échantillons à Ottawa et a voulu citer le fournisseur devant le comité. Elle a fait entendre un témoin qui était dans la même partie. Dans l'accomplissement de ses devoirs, la minorité voulait obtenir des échantillons des vivres restés à bord et les faire examiner, afin que des citoyens bien connus et respectables faisant le même commerce attestassent la valeur de ces articles. Mais on ne lui a pas permis de le faire. A quoi bon faire venir des témoins pour estimer ces denrées lorsqu'on n'aurait pas pu leur fournir d'échantillons. Il y avait une grande variété d'articles. Il était impossible de dire quelle espèce de perdus était marqué \$15 sur la facture.

Il y en avait quelques-uns à \$15 et d'autres à un prix plus élevé. Il y avait aussi un compte d'épicerie de différentes marques s'élevant à \$12,000 et couvrant une demi-douzaine de pages de papier tellière

On peut à la rigueur s'assurer du prix de certaines marchandises sans posséder d'échantillons, lorsque les marques sont bien connues ; mais, quant à cet amas d'articles divers, il n'y avait pas d'autres moyens de les estimer qu'en s'en procurant des échantillons avant la comparution des témoins. Voilà pourquoi les membres du comité qui formaient la minorité—je n'en faisais pas partie—ont demandé des échantillons dans l'intention de réaliser leur dessein qui était de présenter un rapport au sujet de la valeur des approvisionnements.

Avant de terminer mes remarques touchant l'achat des vivres destinées au steamer "Arctic," je voudrais dire un mot de ceux dont Nansen eut besoin pendant son voyage à la découverte du pôle Nord.

A la page 57 du 1er volume de son ouvrage intitulé : "Farthest North" se trouve un état du prix des provisions qu'il apporta avec lui pendant son expédition qui dura plus de trois ans. Le compte des vivres rédigé par lui est de \$11,576. Rien n'indique qu'il ait été ravitaillé au cours des trois années. Pour le grément du vaisseau, il dépensa \$15,618. Toute la députation doit comprendre que la quantité des approvisionnements du steamer "Arctic" était ridicule, même si le voyage devait durer trois ans, si l'on fait entrer en ligne de compte les 50 tonnes de vivres que ce vaisseau devait recevoir l'année suivante.

Tels sont les faits dépouillés d'artifices et la chose ne se répèterait pas, si le Gouvernement avait à organiser une autre expédition du même genre.

La motion fait allusion à des prix frauduleux. Nous entendons parfois parler dans cette enceinte de commission illicite, de corruption, et le reste. Je soutiens que, lorsque le Gouvernement paie plus qu'il n'est nécessaire, même à cause de la stupidité de ses employés, il est aussi coupable qu'un individu qui volerait une égale somme d'argent. Le cabinet doit s'assurer que les fonds publics ne sont pas détournés follement par les employés des différents ministères, comme il doit prévenir les actes de corruption de leur part. Je crois pouvoir dire à juste titre que, dans maintes occasions, et principalement dans le présent cas, si les deniers publics n'ont pas servi à des fins malhonnêtes, ils ont été gaspillés stupidement et le cabinet doit en rendre compte.

J'ai promis de ne pas m'attarder à la discussion de cette affaire ; je voudrais, cependant, dire un mot de l'achat du bovril, question qu'a soulevée l'honorable député de Hastings-est (M. Northrup). Le rapport de l'auditeur général m'apprend qu'on a payé \$19,780.30 pour le bovril et le pemmican. On a acheté 5,900 livres du premier article et 8,000 livres du second. Pour ces produits surtout, si le département s'était donné la peine de publier des demandes de soumissions, il aurait pu économiser une forte somme.

J'ignore qui prendra la parole après moi mais, en cas que celui qui me suivra désire parler du pemmican, je déclare que, ne faisant pas partie du comité, j'ai néanmoins porté beaucoup d'attention à ses délibérations, et j'ai cherché à tirer au clair certaines questions qui me paraissaient fort mystérieuses. J'ai assisté à quelques-unes des séances du comité. J'étais présent lorsque M. Wovenden a été interrogé relativement au prix du bovril et lorsqu'il a répondu à quelques questions relatives au pemmican. M. Wovenden a juré qu'il aurait fourni un produit analogue au bovril au prix de \$1.10 la livre. On l'interrogea au sujet du pemmican dont un échantillon se trouvait sur le bureau, mais il répondit qu'il ne savait pas ce que c'était et il refusa de parler de ce produit.

J'ai conversé avec plusieurs membres de la Chambre et du comité et je me suis demandé ce que pouvait bien être ce prétendu pemmican. Ainsi qu'on l'a dit, c'était anciennement de la viande de bison ou de renne, un article fort apprécié de la population des prairies de l'Ouest. Mais, de nos jours, il n'y a plus sur le marché d'article qui puisse porter le nom de pemmican. M. Mitchell, celui qui a été entendu au sujet du produit qu'il appelait pemmican et qui en a vendu 8,000 livres à l'Etat, a dit dans sa déposition.

A l'origine, le pemmican était préparé avec la viande de bison ; aujourd'hui, on le prépare avec de la viande ordinaire, desséchée, déchiquetée, pulvérisée et mélangée avec du gras et du raisin de Corinthe.

C'est la description qu'il en donne. La députation comprendra facilement combien il est impossible qu'un pareil article puisse valoir \$1.25 la livre. C'est absurde. Ma curiosité ayant été éveillée, jeudi soir, en partant pour me rendre à mon foyer, j'apportai un échantillon à Toronto. Vendredi, je le montrai à un citoyen intéressé dans l'un des plus importants établissements de salaisons du Canada. J'ai nommé M. J. W. Flavelle, de la compagnie Wm Davies. Je lui demandai ce que c'était. Après avoir fait venir M. Van Bever, qui est venu depuis à Ottawa rendre témoignage, il me répondit : Cet article ne peut pas valoir \$1.25 la livre ; je crois que c'est un prix excessif.

De retour à Ottawa, lundi, j'appris au député d'Hastings-est ce qu'on m'avait dit. Celui-ci et les autres membres de la minorité prirent la responsabilité de télégraphier à M. Flavelle pour lui demander d'assister à la séance du comité mardi matin. Ils n'avaient pas le temps de l'assigner, car le comité devait tenir sa séance ce jour-là.

Ainsi, ils adressèrent cette dépêche et reçurent la réponse dont le député d'Hastings a donné lecture. M. Van Bever est leur expert ; il dirige le département de la compagnie ; il occupe un emploi très important et plein de responsabilité. Depuis plusieurs années, il est reconnu comme un

spécialiste et connaît son affaire sur le bout des doigts. Il a déclaré que la maison qui l'employait aurait vendu un article semblable 35 cents la livre, en quantités de 1,000 livres ou plus livrées à n'importe quelle gare au Canada. Grâce aux renseignements que j'ai obtenus, je suis convaincu que, s'il avait demandé des soumissions pour 8,000 livres de ce produit, le Gouvernement aurait pu les obtenir au prix de 25 cents la livre. Je fais cette assertion en m'appuyant sur ce que je connais de cet article et sur les renseignements que j'ai obtenus dernièrement.

Il se fabrique plusieurs marques d'extraits de bœuf aux Etats-Unis et au Canada. On m'a dit qu'un produit tout aussi bon que le bovril aurait pu être acheté à raison de 80 cents la livre. Naturellement, le bovril est l'objet de nombreuses réclames qui lui ont conquis une place sur le marché. Mais le département n'avait pas besoin d'un article annoncé au loin. Ce qu'il lui fallait était un produit préparé par une maison digne de confiance, auquel il pouvait se fier, qui aurait fait son affaire et qui se serait vendu un prix raisonnable. S'il eût demandé des soumissions, le département aurait pu se procurer un article tout aussi bon que le bovril pour 80 cents la livre et un produit semblable au pemmican au prix de 35 cents la livre. Ainsi, sur ces deux articles seulement, qui ont coûté \$19,780, l'Etat aurait pu économiser \$12,260. Je n'ai pas l'habitude de tenir des propos en l'air, ni ici ni ailleurs, et, lorsque je fais cette assertion, je parle en connaissance de cause. Je crois que, si le cabinet avait à recommencer, il n'agirait de la même manière, bien que ses partisans soient prêts à tout gober et à tout absoudre. Je crois qu'en définitive, la majorité du comité aurait mieux fait de permettre l'enquête la plus complète. Même si le rapport n'avait pas été fait à la présente session, le résultat aurait été plus satisfaisant pour le Gouvernement. Il vaut mieux, en pareille occurrence, faire preuve de courage, avouer qu'une erreur a été commise, que d'étouffer l'enquête et de cacher la vérité.

L'honorable M. L. P. BRODEUR (ministre de la Marine et des Pêcheries) : A cette heure avancée de la nuit, je n'obligerai pas la Chambre à prêter l'oreille à un long discours, mais je crois de mon devoir de dire quelques mots, vu que le département de la Marine et des Pêcheries a été en butte aux attaques.

Je regrette que certains députés aient jugé à propos d'affirmer que les bases de cette enquête n'étaient pas assez larges. Je me demande comment ils peuvent avancer cela, puisqu'ils ont voté eux-mêmes en faveur de la proposition d'après laquelle cette enquête a été faite. Le chef de l'opposition s'est attaqué, non seulement aux circonstances qui se rapportent à l'équipement de l'"Arctic", mais dans sa contre-proposition, il a de-

M. KEMP.

mandé qu'on fit une enquête sur l'administration du ministère depuis 1903, c'est-à-dire depuis le temps où mon prédécesseur a pris la direction de ce département, jusqu'à sa mort.

M. R. L. BORDEN : Et aussi depuis que vous êtes à la tête de ce ministère.

M. BRODEUR : Je ne m'oppose aucunement à ce qu'on fasse une enquête sur ma propre administration, mais ce que je trouve étrange, c'est que, quand M. Préfontaine faisait partie de cette Chambre, alors qu'il pouvait défendre sa conduite lui-même, le chef de l'opposition n'a pas alors demandé d'enquête sur l'administration du département de la Marine et des Pêcheries.

M. R. L. BORDEN : Le Parlement n'avait pas encore été saisi de l'examen de ces items qui ont arraché au premier ministre lui-même l'aveu que les affaires de ce département sont dans un état déplorable ; sous ce rapport, le leader de la Chambre est allé plus loin que moi.

M. BRODEUR : Ce dont je me plains, c'est que, lorsque M. Préfontaine faisait partie de cette Chambre, le chef de l'opposition n'a pas eu le courage de l'attaquer. (Exclamations et protestations.) Non, il n'a pas eu le courage.

M. TAYLOR : Le chef de l'opposition n'a pas peur de s'attaquer à aucun d'entre vous.

M. BRODEUR : Je répète qu'il n'a pas osé alors attaquer M. Préfontaine comme il l'a fait aujourd'hui, ni demander une enquête sur l'administration du département.

M. R. L. BORDEN : Ce qu'affirme l'honorable ministre est entièrement faux.

M. FIELDING : Mon honorable ami (M. R. L. Borden) devrait assurément donner un meilleur exemple que celui-là. J'espère qu'il retirera ce qu'il vient de dire.

M. R. L. BORDEN : Je parle de faits que je connais personnellement.

M. FIELDING : J'espère que mon honorable ami retirera ce qu'il a dit avant que je demande votre décision, monsieur l'Orateur. Il doit avoir une certaine considération pour la Chambre, en sa qualité de chef d'un grand parti.

M. R. L. BORDEN : Déclarez-vous, monsieur l'Orateur, que ma dénégation n'est pas conforme au langage que nous devons tenir ici ?

M. L'ORATEUR : Je le crois.

M. R. L. BORDEN : Dans ce cas-là, je retire ce que j'ai dit et j'affirme que la déclaration du ministre de la Marine ne repose sur aucun fait réel.

M. BRODEUR : Eh bien, il est très facile de s'assurer de cela. Le chef de l'opposition a-t-il jamais déposé une proposition

demandant qu'on fit une enquête sur l'administration de ce département, au cours des deux ou trois années que M. Préfontaine a été à la tête de ce ministère, alors qu'il faisait partie de cette Chambre et qu'il pouvait répondre à ses adversaires ? Pourquoi a-t-il attendu que M. Préfontaine fût mort pour s'enquérir de son administration ? Aux sessions de 1903, de 1904 et de 1905, a-t-il demandé à la Chambre de faire une enquête sur l'administration de l'ancien ministre ? Le chef de l'opposition dit que ma déclaration est fautive ; il s'est servi de cette expression très gracieuse à mon endroit. Je regrette d'avoir à constater que le leader de la gauche en est rendu à pallier sous des mots aussi recherchés l'attitude qu'il prend maintenant.

Des orateurs de la gauche se sont plaints, parce que, disaient-ils, le champ où devait se développer cette enquête n'était pas assez vaste, mais ont-ils jamais déposé une contre-proposition déclarant que la motion relative à cette enquête n'allait pas assez loin ? Non. Au contraire, ils ont voté pour cette motion. Il est vrai que quelques-uns d'entre eux ont dit "rejetée" quand cette motion fut mise d'abord aux voix, mais ils se ravisèrent bientôt et votèrent en faveur de cette proposition qui fut adoptée unanimement. Donc, si les limites assignées à cette enquête étaient trop étroites, nos adversaires doivent en être tenus responsables tout autant que nous.

On a beaucoup parlé du coût de cette expédition et l'on a affirmé que l'argent avait été gaspillé. Voyons un peu si cela est exact. Des expéditions semblables ont été organisées par d'autres pays, par l'Angleterre, par les Etats-Unis et par l'Allemagne qui s'est servi de ce même steamer "Arctic", mais ce navire portait un autre nom. Comparons le coût de ces différentes expéditions et voyons d'abord ce qu'a coûté l'expédition organisée par l'Allemagne. On a acheté 104,157 livres de viande pour vingt-six hommes qui partaient pour un voyage de trois ans. Pour une expédition semblable, sur le même navire, pour quarante hommes, pour un voyage de trois ans, le Canada n'a acheté que 81,750 livres de viande.

Le gouvernement anglais, lorsqu'il organisa l'expédition du "Discovery" qui devait durer trois ans, acheta 11,500 livres de viande pour cinquante hommes. On a parlé de biscuits. On a acheté 56,000 livres de biscuits pour l'expédition anglaise, 36,440 livres pour l'expédition allemande et 34,000 livres pour l'expédition de l'"Arctic". Maintenant, quant à la farine : l'Angleterre en a acheté 42,000 livres ; l'Allemagne, 52,000 livres ; le Canada, 30,000 livres. Et le sucre ? L'expédition anglaise en apportait 15,000 livres ; celles organisées par l'Allemagne et par le Canada, 25,000 et 15,000 livres respectivement. Parlons maintenant du beurre : voici le nombre de livres achetées par l'Angleterre, par l'Allemagne et par le Canada

respectivement pour ces trois expéditions : 7,500, 17,000 et 52,000. Le lait fourni se répartit comme suit : 8,000 livres pour l'expédition anglaise, 20,250 livres pour l'expédition allemande et seulement 4,800 livres pour l'expédition de l'"Arctic". Et, remarquez bien, monsieur l'Orateur, dans l'item de la viande, je comprends le bovril et le pemmican qui, à entendre les jérémiades de nos adversaires, nous ont coûté si cher. Cette comparaison entre les expéditions anglaise, allemande et canadienne fait voir que c'est cette dernière qui a coûté le moins cher sous le rapport de l'approvisionnement. Nous avons eu d'autres expéditions canadiennes avant celle-ci. Si mes souvenirs me servent bien, en 1886, alors que l'honorable représentant de Toronto-nord (M. Foster) était ministre de la Marine et des Pêcheries, nous avons eu l'expédition du "Neptune". Se succédèrent les expéditions de 1897, de 1903 et de 1904. Voyons un peu ce qu'ont coûté les provisions pour chacune de ces quatre expéditions. Sous ce rapport, l'"Arctic" nous a coûté \$1.03 par homme ; le "Neptune" en 1903, \$1.14 par homme ; le "Diana", en 1897, 86 cents par homme. L'expédition qui a coûté le plus cher sous le rapport des provisions est celle organisée par mon honorable ami de Toronto-nord, coût de \$1.30 par homme. Mon honorable ami va probablement prendre la parole dans quelques minutes ; je voudrais lui demander de nous dire comment lui, cet homme si économe, a pu permettre que l'expédition qu'il avait organisée lui-même, coûtât au pays \$1.30 par homme, alors que celle de l'"Arctic" s'est faite au coût de \$1.03 par homme.

M. R. L. BORDEN : Quel était le montant total ?

M. BRODEUR : L'expédition de l'"Arctic" nous a coûté en tout ce qui suit : appointements et salaires, \$18,164.50 ; provisions, \$64,515.67 ; articles pour le navire et réparations, \$48,771.11 ; habillements, \$23,998.76.

Mon honorable ami a tenté de jeter du discrédit sur le département, surtout en ce qui regarde les provisions. J'ai pris la peine de faire le calcul du coût de ces différentes expéditions, et je constate que c'est l'expédition organisée en 1886 par l'honorable député de Toronto-nord—il était dans ce temps-là ministre de la Marine et des Pêcheries—qui a coûté le plus cher. A propos de ce voyage, mon honorable ami doit avoir souvenance de certaines factures présentées par M. A. R. Gordon.

Si la mémoire lui fait défaut en cette circonstance, il n'aura qu'à lire la page 362 du rapport de l'auditeur général pour l'exercice de 1887 ; il y trouvera une facture de M. A. R. Gordon au montant de \$321 avec la mention "détails non fournis". L'honorable député pourrait peut-être nous expliquer la nature de ces détails-là.

M. FOSTER : L'honorable ministre peut-il s'attendre à ce qu'en 1906, je sois prêt à lui fournir haut la main les détails de ce compte ?

M. BRODEUR : Dans ce cas, je vais dire à l'honorable député que ces détails non mentionnés se rapportaient à l'achat de vins et de liqueurs.

M. FOSTER : Mais, qu'ont donc affirmé les membres de la droite ? N'ont-ils pas dit qu'il fallait être un insensé pour ne pas acheter du whiskey, du vin et d'autres cordiaux et liqueurs pour les membres d'une expédition de ce genre ? Il y a une différence, cependant : vous avez dépensé \$4,000 pour l'achat de ces liqueurs et, en 1886, nous n'avons acheté de ces dernières que pour \$320.

M. BRODEUR : Cela est vrai, mais l'honorable député sait que les membres de la gauche, y compris leur chef, se sont scandalisés cet après-midi, parce qu'on avait fourni du whiskey et d'autres liqueurs à cette expédition.

M. FOSTER : Si mon honorable ami veut me le permettre, je lui dirai que nous sommes profondément scandalisés de constater qu'on avait préparé une orgie en règle, en achetant \$4,000 de liqueurs pour l'"Arctic"; mais nous n'avons jamais prétendu qu'il ne fallait pas acheter de spiritueux pour une expédition de ce genre ?

M. BRODEUR : L'honorable député reconnaît donc qu'il était opportun d'acheter des spiritueux. Ce n'est pas ce qu'ont admis nos adversaires au commencement de la discussion. Ils se sont effarouchés rien qu'à l'idée qu'on avait acheté des cigares et des liqueurs pour ceux qui devaient faire ce voyage. Maintenant nous apprenons par la voix de ce grand apôtre de la tempérance que l'opposition a changé d'avis sous ce rapport. Qui aurait jamais cru que cet homme à qui sir John Macdonald avait confié un portefeuille dans son cabinet, parce qu'il voulait gagner davantage les sympathies des partisans de la tempérance, aurait fourni de l'alcool aux membres d'une expédition qui se rendait à la baie d'Hudson ? Mais ce n'est pas tout.

Nous avons acheté ces liqueurs dont il fallait absolument munir les membres de cette expédition qui se rendaient dans ces régions arctiques, mais ce n'est pas ce que nous faisons quand il s'agit des équipages des navires ordinaires de l'Etat. L'honorable député a agi tout autrement quand il était ministre. Qui eût jamais imaginé que ce parangon de la tempérance aurait acheté du whiskey pour les membres des équipages des navires ordinaires du Gouvernement ? Et, pourtant, je vais prouver que c'est bien là ce qu'il a fait. Si l'honorable député veut lire la page 358 du rapport de l'auditeur général pour 1886, il y trouvera un item se rap-

M. BRODEUR.

portant au "Lansdowne", qui n'était pas un navire se rendant dans les régions arctiques et dont l'équipage, par conséquent, n'avait pas besoin de cordiaux—non, ce steamer faisait la navigation des eaux canadiennes. Cet item indique que l'honorable député, alors ministre, a acheté pour l'équipage de ce navire du cognac, du vin et des cigares pour un montant de \$266.25. Cet homme-là, un apôtre de la tempérance ! Je regrette l'absence de l'honorable représentant de Grey-est (M. Sproule). Il faisait partie de la Chambre dans ce temps-là et je suppose que certains membres de la gauche vont feuilleter les Débats pour tâcher d'y découvrir s'il a protesté contre l'acte du député de Toronto-nord (M. Foster) qui fournissait ainsi de l'eau-de-vie, du vin et des cigares aux équipages des steamers ordinaires de l'Etat. En 1888, mon honorable ami était encore ministre de la Marine et des Pêcheries ; qu'on lise donc le rapport de l'auditeur général pour cette année-là et l'on constatera que le représentant actuel de Toronto-nord (M. Foster) a acheté, non-seulement de l'eau-de-vie, mais encore du whiskey pour l'équipage du "Sir Charles Douglas". Qu'il relise donc les factures qui se rapportent à l'approvisionnement du steamer "Acadia", en 1888 et il se souviendra d'avoir acheté pour l'équipage de ce navire de l'eau-de-vie, de la bière de gingembre et de l'eau de seltz.

M. FOSTER : Dans ce dernier cas, il y a amélioration très sensible.

M. BRODEUR : Nous pouvons juger maintenant comment nos adversaires peuvent attaquer le Gouvernement parce qu'il a acheté des provisions pour les membres de cette expédition qui se rendait dans les régions arctiques. Je dis que les accusations portées par l'honorable député de Toronto-nord n'ont pas leur raison d'être, vu surtout que lui-même a acheté des liqueurs pour les équipages des navires ordinaires de l'Etat. Qu'il se rende donc dans les Provinces maritimes et qu'il visite le "Quadra", le "Lady Laurier" ou le "Stanley", et il ne trouvera pas à bord de ces navires la moindre goutte de liqueur. Je ne suis pas un apôtre de la prohibition, il est vrai, mais cela ne m'empêche pas de voir à ce qu'aucune liqueur ne soit déposée à bord des navires de l'Etat, contrairement à ce que faisait mon honorable ami, lorsqu'il était ministre de la Marine et des Pêcheries.

M. FOSTER : Il me semble que vous feriez mieux maintenant d'en venir à la question.

M. BRODEUR : Je croyais que cela se rapportait à la question.

M. FOSTER : Oui ? Parfait.

M. BRODEUR : Je regrette que mon honorable ami ne partage pas mon sentiment, car je pensais qu'il allait faire un de ces

charmants petits discours à l'adresse des prohibitionnistes de son acabit, en leur disant : Voyez donc les libéraux ; ils gaspillent l'argent du peuple pour acheter des liqueurs. Il sait qu'il se trouve dans un guépier ; cela va modifier son opinion, sans doute.

Nos adversaires se voilent la figure rien qu'à l'idée de la quantité de provisions que nous avons disposées à bord de ce navire. Nous devons nous rappeler que l'approvisionnement de l'"Arctic" est fait au mois de juillet et au mois d'août 1907. A cette époque, les journaux conservateurs s'imaginaient que nous ne nous occuperions pas des membres de cette expédition. Le 2 août, le "Mail and Empire" publiait un article condamnant le ministère pour ne pas acheter assez de provisions. On y lisait que le département de la Marine allait faire mourir cet équipage, parce qu'il ne faisait pas déposer assez de provisions à bord de l'"Arctic." Il y a quelque temps, le chef de l'opposition, dans un langage suave et délicat, s'écriait que les ministres de la Marine et des Pêcheries étaient meurtriers—je suppose que cette remarque ne s'appliquait pas seulement à moi et à mes prédécesseurs, mais encore au député qui siège à ses côtés (M. Foster)—parce que nous n'avions pas accordé certaines aides à la navigation du littoral du Pacifique. C'est là la gracieuse expression qu'il a employée.

M. R. L. BORDEN : L'honorable ministre peut-il prouver par le hansom que je me suis servi de cette expression ?

M. BRODEUR : Certainement, si quelqu'un veut bien chercher cette citation. Mon honorable ami s'est servi du mot "meurtriers."

M. R. L. BORDEN : La mémoire de mon honorable ami n'est pas très bonne. L'un des partisans du ministre s'était servi de cette expression et je lui ai demandé s'il avait quelque chose à répondre à cela.

M. BRODEUR : Non, c'est l'honorable leader de l'opposition qui a employé lui-même ce mot ; il a pris le soin de dire que cette expression "meurtriers" ne s'appliquait pas à moi.

Quelques DEPUTES : Que le chef de la gauche retire ce qu'il a dit.

M. R. L. BORDEN : Je déclare à l'honorable ministre que ce qu'il affirme n'est pas exact ; que j'ai employé cette expression en citant les paroles d'un de ses propres partisans, l'honorable député de Vancouver, et que je lui ai demandé de dire s'il avait quelque chose à répondre à cela.

M. BRODEUR : Dans ce cas-là, l'honorable député (M. R. L. Borden) n'a appliqué ce qualificatif à aucun des ministres de la Marine et des Pêcheries.

M. R. L. BORDEN : L'honorable député de Vancouver (M. Macpherson), un des partisans dévoués du Gouvernement, s'était servi de cette expression ; je demandai à l'honorable ministre s'il avait quelque chose à répondre à cela.

M. BRODEUR : Dans ce cas, je comprends que mon honorable ami ne s'est pas servi de ce qualificatif. J'accepte sa déclaration, si c'est là ce qu'il affirme.

M. MACPHERSON : Qu'est-ce que l'honorable leader de l'opposition affirme que j'ai dit ? Quelle est l'expression que j'ai employée ?

M. FOSTER : Ce mot eût été trop doux dans votre bouche.

M. MACPHERSON : Le leader de l'opposition laisse entendre que je me serais servi d'une certaine expression.

M. R. L. BORDEN : Je dis que je n'ai fait que répéter un mot dont s'est servi l'honorable représentant de Vancouver (M. Macpherson) ou l'honorable député de Nanaimo (M. Ralph Smith)—je crois que c'est plutôt le premier—en discutant cette question.

M. MACPHERSON : Quel mot ai-je employé ?

M. R. L. BORDEN : Je dois me fier à la mémoire de l'honorable ministre de la Marine qui dit que ce mot là était "meurtrier".

M. MACPHERSON : Je me rappelle parfaitement ce que j'ai dit ; aussi je déclare que l'honorable chef de l'opposition est tout à fait en dehors du point véritable de la question, s'il dit que j'ai appliqué à quelqu'un l'épithète de "meurtrier". Je nie m'être servi de cette expression.

Des VOIX : Retirez cette expression.

M. MACPHERSON : Et pour lui donner entière satisfaction, je lui dirai qu'il ne peut trouver dans le hansom un seul passage de mon discours où j'ai employé l'épithète de "meurtrier" à l'endroit de quelqu'un.

M. FOSTER : Réglez cette difficulté avec le ministre de la Marine et des Pêcheries.

M. BRODEUR : Oh ! non ; ce n'est pas avec moi. Nous disons que l'opposition blâme le Gouvernement ou le ministre de la Marine à cause des provisions qui ont été déposées à bord de l'"Arctic". Le 22 août 1904 le "Mail and Empire" publiait cette dépêche d'Halifax, où l'on faisait mention de l'équipement du "Neptune" et de celui de l'"Erik" qu'on avait envoyés en expédition, l'année précédente :

Quant à l'équipement des deux expéditions, il est notoire ici que, n'eût été l'expérience de ces deux loups de mer de Terre-neuve, les capitaines Bartlett, du "Neptune", et Joy de l'"Eriks", on n'aurait pas déposé à bord de

ces steamers la moitié de l'équipement nécessaire. Bartlett avait voyagé dans les régions arctiques avec Peary durant plusieurs années ; Joy avait pris part à l'expédition de la " Diana ", en 1897, et à celle qui était allée au secours de Peary. Ces deux hommes se trouvaient donc en état de corriger les erreurs commises par le ministère de la Marine et d'utiliser sagement le peu d'articles qui formaient l'approvisionnement de ces vaisseaux. Ces erreurs étaient nombreuses. Le " Neptune " était loin d'être équipé convenablement ; il manquait des choses essentielles à son équipement et à son approvisionnement ; personne ne savait que faire, ni comment agir tant que le capitaine Bartlett n'eût pris la direction de ce navire et n'eût rétabli l'ordre où existait auparavant le chaos. Il écarta immédiatement un grand nombre d'articles et de provisions qui ne convenaient aucunement à une expédition de ce genre ; il les remplaça par d'autres marchandises qu'on pouvait utiliser avantageusement ; il ajouta d'autres articles dont l'expérience lui avait démontré la nécessité et dont la privation aurait causé beaucoup de désagréments, sinon des conséquences pires, au cours de cet hiver passé dans les régions arctiques.

Le 27 août 1905, alors que nous organisions cette expédition, le " Mail and Empire " annonçait que le ministère de la Marine et des Pêcheries avait mis en péril la vie de ces hommes, en les envoyant dans les régions boréales, l'année précédente. Mais nos adversaires ont changé de ton depuis et, aujourd'hui, ils nous disent que nous achetons trop de provisions. Mais si, malheureusement, le navire avait été pris dans les glaces, si quelques membres de l'équipage avaient perdu la vie, nous aurions probablement entendu le chef de l'opposition clamer que nous étions des assassins. Monsieur l'Orateur, nous ne sommes pas des meurtriers. Nous avons fourni à cet équipage toutes les provisions dont il avait besoin ; nous avons équipé convenablement ce navire, et en agissant ainsi, nous avons rempli notre devoir envers le pays et envers cet équipage.

Je n'ai pas l'intention de discuter dans tous ses détails le coût de cette expédition. J'ai fait, il y a quelques instants, à ce propos, une comparaison avec le coût d'expéditions semblables organisées dans d'autres pays, et avec celui de l'expédition préparée par le Gouvernement dont mon honorable ami de Toronto-nord faisait partie et qui devait avoir apporté à ce travail tout le soin voulu.

On a dit que l' " Arctic " était revenu de son voyage sans raison valable ; que la durée de cette expédition n'avait pas été suffisamment longue, et cela sans qu'on puisse expliquer cette anomalie d'une façon satisfaisante. Je ne veux pas m'attarder à discuter longuement ce point, mais j'ai sous la main une copie du rapport qu'on trouve dans les livres du département. Ce rapport a décidé le major Moodie à revenir pour qu'on fût subir à l' " Arctic ", les réparations nécessaires.

M. BRODEUR.

M. R. L. BORDEN : Si mon honorable ami veut me le permettre, je l'interromperai pour donner une explication de nature personnelle.

M. BRODEUR : Certainement.

M. R. L. BORDEN : L'honorable député de Vancouver a dit ce qui suit, au cours d'un débat qui s'est développé ici le 10 avril dernier :

Monsieur l'Orateur, tout en me rendant parfaitement compte de la gravité de mes paroles, je n'hésite pas à dire qu'à moins de l'adoption par le Gouvernement ou le département de la Marine et des Pêcheries de mesures énergiques en vue de réduire à un minimum les dangers que présente la navigation sur la côte occidentale de l'île Vancouver, nous allons porter à responsabilité de ce qui arrivera et nous serons presque coupables de meurtre.

M. MACPHERSON : Cela est exact.

M. R. L. BORDEN : Je vais lire maintenant ce que j'ai dit au sujet des remarques de l'honorable député (M. Macpherson) :

Il a été plus loin en disant que si on faisait subsister l'état de choses qui existait dans le passé sur le littoral de la Colombie-Anglaise, cela équivaldrait à un véritable assassinat.

Est-ce exact ?

M. MACPHERSON : L'honorable député a affirmé que j'avais dit que les membres du Gouvernement étaient des " meurtriers ".

M. R. L. BORDEN : Evidemment, mon honorable ami ne se trouvait pas ici à ce moment-là. L'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries (M. Brodeur) a déclaré que j'avais dit qu'il était lui-même ou que les fonctionnaires de son département étaient des " meurtriers ". J'ai dit que je n'avais employé cette expression que sous forme de citation d'une remarque faite par l'honorable député de Vancouver et je m'en suis tenu là. Je ne pourrais me rappeler exactement l'expression que j'ai employée, mais il s'agissait d'une citation et non pas de paroles que j'aurais prononcées moi-même.

M. MACPHERSON : Je suis entré au moment où l'honorable leader de l'opposition disait que le représentant de Vancouver avait déclaré que le ministre et que les fonctionnaires du département de la Marine étaient des " meurtriers ". C'est là ce qui m'a frappé, et comme je me rappelais parfaitement les paroles dont je m'étais servi, je ne pouvais rester longtemps sous le coup de cette accusation. Je puis comprendre cependant l'état de la question.

M. BRODEUR : J'espère que nous...

Des VOIX : Présentez des excuses.

M. R. L. BORDEN : Je crois que le ministre de la Marine et des Pêcheries nous doit des excuses à l'honorable représentant de Vancouver et à moi-même.

M. MACPHERSON : Aucunement.

M. R. L. BORDEN : Dans ce cas le ministre de la Marine devrait s'excuser à mon endroit, du moins.

M. BRODEUR : Je discutais la raison pour laquelle ce navire est revenu l'an dernier, au lieu de poursuivre sa course vers le nord tel que projeté d'abord. Le 21 septembre dernier, le major Moodie recevait la lettre suivante :

Chateau-Bay, 21 septembre 1905.
Steamer "Neptune".

Cher monsieur,—A la demande du commandant Moodie du steamer du gouvernement fédéral, l' "Arctic" je me suis rendu à bord de ce navire pour en examiner le guindeau et faire rapport.

Après examen, j'ai constaté que cette partie des machines fonctionnait très mal et qu'elle ne pouvait servir sans péril au travail auquel elle était destinée. J'ai constaté que la principale roue motrice branlait sur l'arbre de couche, ce qui rendait son usage inutile ainsi que celui des roues de friction. Une cheville est déjà brisée et l'on se demande quand celle de l'autre extrémité se brisera aussi.

Tel qu'il est maintenant, ce guindeau, à mon avis, est bien loin d'être sûr pour un navire qui entreprend un voyage au cours duquel il lui faudra jeter l'ancre plusieurs fois par semaine. Vous exposeriez la vie de l'équipage et vous occasionneriez la perte du navire.

Je demeure,
Votre respectueux serviteur,
(Signé) W. S. CROSSMAN,
Ingénieur en chef du "Neptune".

Nous soussignés corroborons le rapport ci-dessus préparé par l'ingénieur en chef du "Neptune", ce jour même.

(Signé) J. BERNIER,
Maître d'équipage.
(Signé) W. S. CROSSMAN,
Ingénieur en chef.

Après avoir reçu ce rapport dans lequel il est dit que si l'on continuait le voyage, on ferait courir de grands risques à la vie de l'équipage et au navire lui-même, le département décida de faire revenir l' "Arctic". Je laisse à la population du pays de dire si nous avons eu raison ou tort. Pour ma part, je suis convaincu que nous n'avions pas le droit d'exposer la vie de ces hommes et que nous avons eu raison de faire revenir le navire.

L'honorable député de Hastings-est (M. Northrup) a prétendu que, sous certains rapports, ce navire était approvisionné pour plusieurs années.

Généralement, mon honorable ami se montre très juste; aussi ai-je été surpris et peiné de l'entendre arguer comme il l'a fait. Je me contenterai de mentionner un seul fait qui permettra aux députés de juger des autres cas. L'honorable représentant de Hastings-est (M. Northrup) a insisté spécialement sur l'achat de biscuits de fantaisie. Il a dit qu'on avait déposé à bord de l' "Arctic" 4,149 livres de ces biscuits et qu'on n'en avait utilisé que 800 livres. Cela, dit-il, démontre que sous ce rapport, le vaisseau était amplement approvisionné pour

le nombre d'années indiqué. Evidemment, cet argument n'est pas juste. Il y avait deux sortes de biscuits dans les provisions fournies, des biscuits dits "de matelot" et des biscuits de fantaisie. L'honorable député prend une de ces sortes de biscuits et parce qu'on n'en a dépensé qu'une petite partie, il déclare aux applaudissements de la gauche, qu'on en a trop acheté. L'honorable député ne s'est pas montré juste à l'égard de ses collègues de la gauche en leur faisant accepter un argument semblable. La quantité de biscuits de matelot déposée à bord de l' "Arctic" s'élevait à 30,000 livres dont on a consommé 16,000, soit un peu plus que la moitié. S'il fallait argumenter d'après ces seuls faits, nous devrions conclure que le navire n'était pas suffisamment approvisionné, mais ce ne serait pas là raisonner logiquement. Ce qu'il faudrait faire, ce serait prendre toutes les marchandises qui ont été expédiées, les biscuits, par exemple; constater ce que nous avons payé pour ces articles et rechercher si la balance qui reste correspond à l'approvisionnement de trois ans.

Certains membres de la gauche se sont scandalisés à propos du whiskey qu'on avait acheté. S'ils avaient regardé à la page suivante, ils auraient trouvé que ce whiskey est encore à bord et qu'on n'en a pas bu une seule goutte. On en a acheté 42 gallons et nous avons encore cette même quantité de whiskey.

Un honorable DEPUTE : A propos du champagne ?

M. BRODEUR : On l'a bu. L'équipage s'est servi des meilleurs vins et a laissé de côté le whiskey, contrairement à ce qu'il a fait à propos des biscuits dont il a consommé les plus communs au cours de ce premier voyage, pour réserver les biscuits de meilleure qualité.

Monsieur l'Orateur, il est un autre argument avancé par l'honorable député d'Hastings, dans le but de faire sortir l'honorable représentant de Grenville (M. J. D. Reid) de l'impasse dans laquelle il s'était placé. Ce dernier a dit, il y a quelque temps, ici même, que l' "Arctic" n'était pas assez grand pour contenir toutes les marchandises qu'on avait achetées; or, l'honorable député d'Hastings, sachant parfaitement que ce navire a transporté tous les articles achetés, a voulu venir à la rescousse de son ami, et pour cela, il a eu recours à un argument des plus extraordinaires. Il a prétendu que l'honorable député de Grenville n'était pas censé comprendre dans le tonnage de l' "Arctic" les marchandises déposées sur le pont de ce navire, parce que la loi défend d'empiler des marchandises sur le pont d'un vaisseau. Je suis surpris, qu'un avocat aussi distingué que l'est mon honorable ami d'Hastings, ait avancé un principe aussi étrange. Il a cité la loi de 1886, loi qui a été abrogée il y a plusieurs années. En

1903, le statut fut de nouveau modifié de façon à permettre le chargement sur le pont de certaines marchandises, chargement qui était défendu par la loi de 1886. Je vais citer le chapitre 63 du statut de 1903 :

Nul capitaine de navire à voiles, s'il part le ou après le premier jour d'octobre ou avant le seizième jour de mars, et nul capitaine de navire à vapeur s'il part après le douzième jour d'octobre ou avant le seizième jour de mars, en voyage d'un port ou endroit du Canada à un port ou endroit dans le Royaume-Uni ou du continent d'Europe, au nord du cap Finistère en Espagne...

a) Aucun bois de construction équarri, en grume, flacheux ou autre, ou aucuns madriers de pin résineux (pitch pine), de chêne ou d'orme, ou aucun autre article quelconque de bois lourd.

C'est-à-dire que la loi défend d'empiler sur le pont plus qu'une certaine quantité de bois de construction.

M. STOCKTON : Cette restriction ne s'applique pas seulement au bois de construction.

M. BRODEUR : L'ancienne loi ne permettait pas qu'on chargeât quoi que ce soit sur le pont d'un navire, mais elle fut abrogée. Les autres paragraphes se lisent comme suit :

b) Plus de cinq espars de rechange ou espars de réserve, faits, façonnés et prêts à servir ou non ;

c) de planche, voliges ou autres articles en bois léger d'aucune nature, jusqu'à un niveau de plus de trois pieds au-dessus du pont.

M. STOCKTON : C'est l'ancienne loi.

M. BRODEUR : Non, l'ancien statut défendait le chargement de toute cargaison sur le pont. L'honorable député est un avocat éminent ; il ne saurait avancer que l'ancienne loi est semblable à celle-ci.

M. STOCKTON : Voulez-vous me donner le temps de relire le statut ?

M. BRODEUR : Certainement. L'honorable député d'Hastings a cité la loi de 1886 qui défendait le chargement dont je viens de parler, mais d'après le nouveau statut il n'y a d'exception que pour le bois, le chargement de toutes autres marchandises étant permis.

M. STOCKTON : De plus, cette loi ne s'appliquerait qu'au commerce étranger, et non pas au commerce canadien.

M. NORTHROP : L'honorable ministre veut-il laisser entendre que j'ai dit que cette loi s'appliquait aux navires de Sa Majesté ?

M. BRODEUR : Non, mais l'honorable député a cité une loi qui n'est plus en vigueur, dans le but de démontrer qu'on ne pouvait déposer de marchandises sur le pont d'un navire, mais ce statut a été abrogé, peut-être à l'insu de mon honorable ami. Pourtant ce changement s'est opéré alors que l'honorable

M. BRODEUR.

nable député faisait partie de cette Chambre. Je trouve étrange aussi que l'honorable représentant d'Hastings ait cité une loi abrogée depuis plusieurs années, dans le seul but de venir à la rescousse de son ami de Grenville.

Monsieur l'Orateur, je regrette d'avoir occupé si longtemps le temps de la Chambre, mais je suis certain que toute la députation comprend parfaitement toute l'importance de cette question. Nos adversaires ont commencé cette enquête grâce à des lettres anonymes qui leur parvenaient tous les jours. Nous savons très bien aussi que le député de Toronto-nord, l'an dernier, a dit : Nous devons laisser de côté cette question des écoles qui nous cause trop de mal ; essayons autre chose. Il écrivit et adressa une petite circulaire à quelques-uns de ses amis leur demandant : Voulez-vous nous fournir quelque argent ? Nous allons préparer une session de scandales pour l'an prochain. Et voilà comment cette affaire fut organisée par l'honorable représentant de Toronto-nord (M. Foster).

M. FOSTER : L'honorable ministre veut-il laisser entendre que j'ai adressé une circulaire dans laquelle je déclarais qu'il nous fallait un peu d'argent ?

M. BRODEUR : L'honorable député ne niera pas avoir adressé, l'an dernier, une circulaire demandant à certains de ses amis de l'argent dans le but de faire des enquêtes sur l'administration des différents départements publics. Va-t-il nier cela ?

M. FOSTER : Montrez-moi donc cette circulaire.

M. BRODEUR : Nous l'avons eue aujourd'hui. On a organisé par tout le pays des bandes de détectives chargés de découvrir quelque chose contre le Gouvernement. La session est maintenant terminée. On a fait cette enquête. Nos adversaires ont dit : Voici un gros scandale ; nous avons des lettres anonymes pour appuyer nos accusations et nous pouvons compter sur M. Duchesnay pour obtenir une foule de renseignements. En avant ! et servons-nous de tout cela contre le Gouvernement. Et, après quatre mois de travail, voici quel résultat ils ont obtenu.

M. FOSTER : Un mot d'explication de nature personnelle. Le ministre dit-il que cette expédition envoyée aux régions arctiques et à laquelle il a fait allusion en parlant d'un item de \$320 pour achat de li-queurs, est partie en 1886 ?

M. BRODEUR : J'ai dit que je trouvais dans le rapport de l'auditeur général, de 1887, alors que l'honorable député était ministre, un état indiquant qu'il avait payé cette somme. Mon honorable ami est devenu ministre en 1885.

M. FOSTER : En 1887, est-ce bien cela ?

M. BRODEUR : Oui dans le rapport de 1887.

M. FOSTER : Voulez-vous m'indiquer la page ?

M. BRODEUR : A la page 358 du rapport de l'auditeur général, il y a un item pour achat d'eau-de-vie, de vins et de cigares.

M. FOSTER : Je trouverai cet item.

M. BRODEUR : L'honorable député devrait se rappeler qu'il a reçu des cigares, du vin et de la liqueur payés par le Gouvernement dont il faisait partie.

M. R. L. BORDEN (Carleton, Ontario) : Monsieur l'Orateur, avant de discuter le rapport de la minorité et celui de la majorité, j'aimerais dire un mot en réponse à une attaque d'un caractère personnel faite contre moi par l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries (M. Brodeur). Je tiens à déclarer à mon honorable ami qu'autant que feu l'honorable Raymond Préfontaine est concerné, il n'y a qu'une voix dans cette Chambre pour proclamer qu'en dépit des fautes qu'il a pu commettre, Raymond Préfontaine avait de grandes vertus civiles, et que, homme public, il n'a jamais fait preuve de lâcheté.

J'affirme qu'un ministre de la couronne qui vient mettre de l'avant, alors même qu'il n'a pas été mentionné, le nom d'un collègue défunt, dans le but de pallier sa conduite et de couvrir du nom du disparu sa propre responsabilité au point de vue politique, ne mérite pas de faire partie d'un gouvernement. Au cours de ma vie parlementaire, je n'ai jamais constaté fait aussi mesquin, aussi méprisable que cette tentative faite dans trois occasions différentes par le ministre actuel de la Marine et des Pêcheries de se dérober, de ne pas assumer la responsabilité qui lui incombe, en se servant du nom de l'honorable R. Préfontaine et en s'efforçant de laisser croire qu'une attaque avait été dirigée contre le ministre disparu. Personne ne s'est attaqué à feu R. Préfontaine, et je tiens à dire au ministre de la Marine et des Pêcheries que j'aurai toujours infiniment plus de respect pour la mémoire de Raymond Préfontaine que je ne m'attends à en avoir jamais pour celle de son successeur. Mais assez sur ce point.

Quant à l'administration du département par M. Préfontaine, le ministre actuel de la Marine, en sa qualité de collègue de son prédécesseur, se trouvait, au point de vue politique, tout aussi responsable que M. Préfontaine l'était lui-même. Mon honorable ami est-il tellement ignorant du droit constitutionnel qu'il ne puisse se rendre compte de cela ? Jusqu'à ce soir, je n'avais jamais pensé qu'un ministre de la couronne oserait se lever ici pour prendre, sous ce rapport, l'attitude prise dans la circonstance actuelle par l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries. Si une injustice avait été commise par un fonctionnaire du

ministère de la Marine et des Pêcheries, Raymond Préfontaine, alors même qu'il n'aurait rien connu de cette injustice et qu'il n'en aurait pas été personnellement responsable, devait en assumer la responsabilité au point de vue politique. Et les autres ministres auraient tous été également responsables, bien que ce fait ne se serait pas produit dans le département qui leur est confié. Assurément un bébé au point de vue des connaissances du droit constitutionnel, ici ou dans ce Parlement, connaît ce principe si simple et si élémentaire. Je laisse donc de côté cet effort de l'honorable ministre d'obtenir un avantage politique en prétendant que nous avions voulu faire une attaque qui, en vérité, n'existe pas, et je vais discuter la question dont la Chambre doit s'occuper et qui se rapporte à la motion faite par mon honorable ami de Lunenburg (M. Maclean) et à l'amendement proposé par l'honorable député d'Hastings-est (M. Northrup).

J'ai écouté avec la plus grande attention les discours qui ont été faits par les membres de la droite, car je désirais entendre tout ce qu'on pourrait trouver à invoquer, si cela était possible, à l'appui du rapport que nos adversaires ont déposé. Je dois dire, non par simple compliment, mais en toute justice pour mon honorable ami de Lambton-ouest (M. Pardee), qu'à mon sens, il a fait un exposé excellent de la cause ; c'était, dans les circonstances, ce qu'on pouvait faire de mieux sous ce rapport ; j'ajouterai qu'il s'est montré juste dans son exposition. L'honorable député de Carleton, N.-B. (M. Carvell), a fait une argumentation plus élaborée à l'appui du rapport, mais ni l'un ni l'autre, à mon sens, n'ont traité d'une façon satisfaisante ce qui constitue la question réelle débattue entre les deux côtés de la Chambre, savoir si nous devons adopter le rapport de la minorité ou celui de la majorité. L'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries semble oublier qu'en tant qu'un seul item au moins se trouve compris, celui qui se rapporte à cet achat considérable de tabac, ses propres amis, ses propres partisans ont déposé un rapport qui condamne réellement l'administration du ministère dont il est responsable au point de vue politique. Cependant, il a pris la parole, ce soir, pour parler de toutes sortes de choses excepté de la seule question qu'il aurait dû expliquer ; il lui aurait fallu nous dire comment il se faisait qu'une quantité énorme de tabac avait été achetée à un prix double de celui qu'on aurait dû payer. Que trouvons-nous au lieu de cela ? Nous avons eu—j'aurais dire du radotage, mais cette expression ne serait peut-être pas parlementaire et je devrais la retirer—nous avons eu un discours—appelons cela un discours—aur \$320 qu'on a payés, en 1886, pour l'achat de liqueurs destinées à une expédition dans les régions boréales. Cette matière forme le fonds de la plus grande partie du discours

de l'honorable ministre. Il n'a pas eu un mot pour expliquer à la Chambre, à ses propres collègues, à ses propres partisans cet achat du tabac. Ne connaît-il pas encore assez le droit constitutionnel et les éléments du Gouvernement de ce pays pour comprendre que, lorsqu'il prend la parole dans un débat comme celui-ci, il lui incombe en sa qualité de ministre de la couronne, de fournir certaines explications, s'il en peut trouver, à la Chambre et au pays sur cet emploi scandaleux des deniers publics ? On a interrogé récemment son ami Merwin, qui a réalisé un profit de 70 pour 100, n'est-il pas vrai ?

Un honorable DEPUTE : De plus de 100 pour 100.

M. R. L. BORDEN : L'honorable ministre n'est pas prêt, peut-être, à excuser un bénéfice de 100 pour 100 sur un profit ordinaire et raisonnable, et c'est probablement pour cela qu'il ne trouve pas un mot à dire.

M. L. P. BRODEUR : Je demande l'application du règlement.

M. R. L. BORDEN : Pourquoi ?

M. L. P. BRODEUR : Pour une raison très simple : cette question est maintenant soumise au comité des comptes publics.

M. BENNETT : Et ça chauffe dur.

M. BRODEUR : Elle est pendante devant le comité des comptes publics depuis plusieurs mois. Le ministère n'a pas encore établi sa cause, et je suis étonné d'entendre le leader de l'opposition, qui n'est pas un enfant dans la connaissance des procédures parlementaires, faire allusion à cette matière.

M. R. L. BORDEN : Je voudrais pouvoir rendre le même compliment à l'honorable ministre. Je me servais d'un exemple pour faire ressortir davantage la question.

M. BRODEUR : L'honorable député n'a pas le droit de faire allusion à un cas soumis à un comité et dont il ne peut avoir connaissance, au point de vue parlementaire, tant que le rapport de ce comité n'est pas déposé.

M. R. L. BORDEN : Je n'y ferai plus allusion, mais je me propose de faire ressortir le fait que le ministre de la Marine a repris son siège sans fournir un mot d'explication sur ce paiement de \$1.34 par livre pour du tabac qui d'ordinaire ne coûte pas plus que 67 cents la livre. L'honorable ministre croit peut-être que ce détail n'est pas digne de son attention ; peut-être aussi ne comprend-il pas qu'en sa qualité de ministre de la couronne il doit fournir un mot d'explication sur cet usage scandaleux des deniers publics. On a aussi acheté 8,000 livres de pemmican. C'est un article fait de viande séchée, de substances grasses et de groseilles. Le ministère de la Marine de l'administration duquel mon honorable ami est

M. R. L. BORDEN.

responsable au point de vue politique, a payé \$1.25 par livre pour 8,000 livres de ce pemmican.

Un témoin qui est le gérant du plus grand établissement de ce genre au Canada, établissement dont la réputation et le crédit sont cotés très haut, était prêt à démontrer au comité—ainsi qu'il l'a fait dans la déclaration qu'on a lue ici—qu'en 1904 son établissement aurait fourni 8,000 livres de pemmican de qualité tout à fait semblable, au prix de 35 cents la livre. D'après le témoignage donné sous serment par cet homme respectable, le ministère aurait pu acheter 8,000 livres de pemmican pour \$2,800, mais il a préféré payer \$10,000 et faire perdre ainsi \$7,200 au pays. Cependant, certains membres de ce comité, sur la sincérité desquels je n'ai pas un mot à dire, ont été heureux de déposer un rapport qui excuse ce paiement de \$10,000 et qui les exonère d'avoir refusé à ce témoin d'être entendu. Quelques-uns des membres de ce comité font comme moi partie du barreau pour lequel je professe beaucoup de respect, mais l'argument qu'ils ont invoqué pour s'excuser de ne pas permettre à ce témoin d'être entendu, m'a complètement désappointé. Je me suis donné tout le mal possible pour m'assurer par une question posée à un de ces membres et en notant avec soin l'argument de ce dernier, pourquoi on avait refusé d'interroger ce témoin. On a répondu que le comité siégeait depuis trois semaines, que la fin de la session était proche et, bien que cet examen n'eût duré qu'une demi-heure...

M. STOCKTON : Pas dix minutes.

M. L. R. BORDEN : Bien que l'examen de ce témoin n'eût duré que dix minutes, les députés auxquels je fais allusion et qui avaient été nommés pour agir dans l'intérêt public, ont refusé d'entendre cet expert. Monsieur l'Orateur, au cours de ma pratique comme avocat, j'ai eu connaissance qu'un des juges les plus savants que nous ayons jamais eu à la cour suprême de la Nouvelle-Ecosse, trois semaines après qu'une cause eût été terminée devant lui et prise en délibéré, a nommé une commission dans un pays étranger pour permettre au demandeur d'obtenir le témoignage d'une personne, témoignage que le juge croyait essentiel pour décider d'une manière juste et équitable quels étaient les droits des parties en cause.

Si l'on peut agir de cette façon d'après la décision d'une cour de justice, décision technique, comment ces membres du comité peuvent-ils s'excuser de refuser d'entendre un témoin qui était présent et dont le témoignage était des plus nécessaires et des plus opportuns, s'ils se proposaient de faire une enquête ? Le refus de discuter les différentes motions présentées par l'honorable député d'Hastings (M. Northrup) était basé sur les mêmes prétendues raisons. On a

présenté une proposition demandant la production d'échantillons de toutes ces marchandises, parce, d'après les factures, on ne saurait indiquer la nature des articles achetés ni, par conséquent, connaître le prix qu'on aurait dû raisonnablement payer. On ne pouvait obtenir les témoignages d'experts quant à la valeur de ces articles, à moins qu'on n'eût des échantillons sous les yeux. Mais cette demande fut rejetée.

On a demandé aussi un état des provisions rapportées ; on a voulu qu'on fit l'inspection de ces dernières. Cette motion eut le même sort que la précédente. S'il y avait un moyen sûr de savoir exactement si toutes ces marchandises avaient été réellement expédiées, c'était bien en permettant à des personnes désintéressées, choisies par les deux partis, de faire l'inventaire de ces provisions.

Mais, ainsi que je l'ai dit, cette motion fut rejetée. D'abord, on aurait connu le montant des réquisitions, celui des provisions actuellement consommées ; ensuite, on aurait pu se faire une idée raisonnable du montant de marchandises gâtées ou jetées par-dessus bord ; en troisième lieu, on aurait connu le montant de provisions qui restait encore. Connaissant parfaitement ces trois détails, on aurait pu s'assurer hors de tout doute si ces marchandises avaient été mises à bord du navire ; mais la majorité des membres du comité crut dans sa sagesse, ou plutôt dans son manque de sagesse, devoir rejeter cette demande si raisonnable d'un inventaire ; elle ne permit pas au comité d'obtenir ces renseignements absolument essentiels. Quand elle rejeta cette motion, elle fit de cette enquête une farce, de même que l'expédition de l'"Arctic", du commencement à la fin, n'a été qu'une farce. Les membres qui composaient la majorité du comité repoussèrent la proposition de faire faire une expertise, c'est-à-dire que les factures seraient examinées par un expert, motion que n'importe quel juge ayant à décider une affaire aussi compliquée que celle-ci, accorderait immédiatement.

Enfin, la dernière motion se rapportait à M. Boudreau. Celui-ci avait déjà été examiné sur les raisons qui avaient motivé son renvoi comme employé d'une certaine banque ; il avait admis que l'acceptation par lui de la part d'un certain client d'une commission quelconque, n'avait pas été étrangère à cette affaire-là. Qu'il ait démissionné ou qu'il eût été congédié, qu'il eût dit la vérité ou non, voilà ce qu'il importait de connaître pour se rendre parfaitement compte de la valeur de son témoignage sous d'autres rapports. Mais il y a pis que tout cela. On a refusé de permettre qu'on en appelât à la Chambre dans chacun de ces cas. Cet appel sur des questions aussi importantes fut refusé par les membres libéraux du comité qu'on avait envoyés là, pourtant, pour sauvegarder les intérêts publics de concert

avec les membres de ce côté-ci de la Chambre. Était-ce donc là une enquête libre, entière, complète ? Se trouve-t-il un seul membre de ce comité pour se lever ici et pour oser dire à la Chambre et au pays que s'il se fût agi d'une affaire personnelle, c'est-à-dire que s'il eût acquitté de sa bourse les paiements en question, il aurait été satisfait de cette enquête qu'il approuve, cependant, en sa qualité de membre du comité ? Dans toute cette Chambre y a-t-il un seul homme qui, connaissant les soupçons auxquels a donné lieu tout ce qui se rattachait à cette transaction, osera se lever pour dire en toute sincérité et en toute vérité qu'il aurait été prêt, s'il eût dû acquitter ces factures de son propre argent, à défendre cette enquête et à agir comme l'a fait la majorité de ce comité ? Est-ce que mon honorable ami de Carleton aurait été si pleinement satisfait de la preuve établie par ces témoins, s'il avait dû payer lui-même le coût de ces provisions ? J'ose attribuer à mon honorable ami une dose de bon sens et de discernement assez forte pour que je ne craigne pas de dire qu'il n'aurait pas excusé une telle ligne de conduite de sa part, s'il s'était agi d'une affaire qui l'aurait intéressé personnellement. Devaient-ils montrer moins de zèle, les membres de ce comité, quand il s'agissait pour eux d'étudier cette question en se plaçant au point de vue de l'intérêt public ? Ils ont semblé croire que toute cette affaire se résumait pour eux à surveiller ce que la minorité faisait et à refuser ce que celle-ci demandait.

A la fin de l'enquête surtout, ils ont rejeté presque toutes les propositions soumises par les membres de la minorité ? S'agissait-il d'une question de délai ? Tous ne savaient-ils pas que s'il leur était impossible de terminer cette enquête au cours de la session actuelle, ils pouvaient faire un rapport à la Chambre et recommander que cette enquête fût continuée à la prochaine session ? Pourquoi ne pas avoir adopté cette ligne de conduite ? Y avait-il une raison pour qu'il en fût autrement. Était-il plus important que cette enquête fût terminée avant la fin de la session, ou que la vérité fût mise au grand jour ? Pourquoi se montrer si anxieux de voir la fin de la session ? L'an dernier, les membres de cette Chambre ne se sont-ils pas voté une augmentation d'indemnité de \$1,500 à \$2,500, sous le prétexte que nous devons avoir, à l'avenir, des sessions de cinq ou de six mois de durée ? Lorsque à peine trois mois et demi de session se sont écoulés, ces honorables députés, après avoir siégé en comité pendant quinze jours seulement, montrent tellement de hâte que, non seulement ils rejettent toutes les motions qu'une cour de justice, dans des circonstances semblables, auraient acceptées d'emblée, mais qu'ils refusent d'entendre le témoignage d'une personne qui s'est rendue au comité pour faire connaître ce qu'elle sait. C'est faire preuve

d'une hâte bien extraordinaire, en vérité. Je n'ai jamais lu rien de semblable dans l'histoire de ce Parlement. Je n'ai jamais été témoin de faits pareils, excepté, pourtant, une fois, quand il s'est agi de l'enquête sur les élections de Huron-ouest et de Brockville, alors que les membres du comité des privilèges et élections devant lequel j'ai comparu, se montrèrent tellement partisans qu'ils commencèrent par entendre les criminels et me refusèrent ensuite le droit d'interroger mes propres témoins. C'est là le seul cas qui puisse être comparé avec celui que nous constatons aujourd'hui.

Je ne rappellerai pas tous les incidents qui se rapportent à cette affaire. Ce voyage s'est changé en une expédition de traite de fourrures, et cela dans des circonstances bien extraordinaires. Je n'ai pas besoin de parler des fêtes données en l'honneur des Esquimaux. Mon honorable ami de Carleton dit que ces fêtes ont été d'un caractère tel qu'on ne doit pas le dévoiler. J'ignore tout cela.

Mais si ces provisions ont été dépensées lors de ces fêtes, le comité aurait dû rechercher le rapport qui existe entre ces deux circonstances. L'honorable député de Carleton a dit, en appuyant fortement sur sa déclaration, que les chapeaux fournis aux femmes des Esquimaux ne provenaient pas du ministère de la Marine et des Pêcheries, mais de la gendarmerie à cheval du Nord-Ouest. J'ai remarqué parfaitement qu'après avoir fait cette déclaration—je ne dis pas qu'elle est fausse—mon honorable ami a cru qu'il n'y avait plus rien à soumettre à l'examen de la Chambre. Monsieur l'Orateur, en terminant, il me reste à faire une comparaison. Mon honorable ami le ministre de la Marine et des Pêcheries s'est permis des comparaisons à propos de certaines expéditions organisées par d'autres pays. Qu'il me permette de lui dire que le Gouvernement dont il fait partie estimait en 1903 que, pour une expédition semblable, le coût d'entretien de l'équipage s'éleverait à \$700 par mois, soit \$8,400 par année; il s'agit d'un équipage composé de trente-trois personnes et de cinq ou six hommes de la gendarmerie à cheval du Nord-Ouest qui devaient accompagner l'expédition. C'est l'état que m'a communiqué l'honorable représentant de Brandon, qui, alors, remplissait la fonction de ministre de l'Intérieur. Le ministre de la Marine et des Pêcheries nous a dit, ce soir, que le coût seul des provisions destinées à cet équipage s'élevaient à \$63,000. Si on soustrait de ce montant, représentant le coût de tous ces prétendus achats, \$37,000, valeur des provisions qui restent, on a une balance de \$28,000, représentant la valeur des articles consommés. On constate donc que cette dépense qui, d'après l'estimation qu'on avait faite en 1903, devait être de \$8,400 par année, pour à peu près le même nombre d'hommes, aurait été en 1904 d'environ \$28,000,

M. R. L. BORDEN.

soit à peu près une dépense quatre fois plus élevée. En fait de comparaisons, que pense de celle-ci mon honorable ami le ministre de la Marine et des Pêcheries ?

Le Gouvernement est-il à ce point incapable qu'il puisse me dire dans une note que m'a remise un de ses membres dans le but de faire adopter, sans discussion, un certain item, que \$700 par mois suffisent pour l'entretien de 33 ou de 39 hommes, s'il n'avait pas raison de croire cela ? Prétend-il ou pense-t-il faire croire qu'il s'est trompé d'environ un tiers ou d'un quart en calculant ce que représente cette dépense ? L'honorable ministre aurait dû comparer surtout ses propres chiffres.

En terminant, monsieur l'Orateur, j'ose dire que le rapport qu'a présenté mon honorable ami (M. Northrup) au nom des membres qui composent la minorité de ce comité, est basé sur la preuve du commencement à la fin, qu'on n'en a pas refuté avec succès le moindre item; prétendre qu'on puisse trouver la moindre raison pour excuser les méthodes adoptées et suivies en tout ce qui se rattache à cette expédition, c'est faire un abus de la langue anglaise et affirmer un fait qui n'est pas exact. Quant à moi, je n'hésiterai donc pas à voter pour l'amendement proposé par mon honorable ami d'Hastings (M. Northrup).

(L'amendement, mis aux voix, est rejeté.)

Ont voté pour :

MM.	MM.
Alcorn,	Herron,
Armstrong,	Hughes (Victoria),
Barr,	Jackson (Elgin),
Bennett,	Kemp,
Bergeron,	Lake,
Blain,	Lalor,
Borden (Carleton),	Lancaster,
Brabazon,	Monk,
Broder,	Morin,
Chisholm (Huron),	Paquet,
Christie,	Perley,
Clements,	Schaffner,
Cochrane,	Sproule,
Crocket,	Staples,
Daniel,	Taylor,
Elson,	Wilson
Foster,	(Lennox-et-Adding.),
Gunn,	Wright (Muskoka)—37.
Henderson,	

Ont voté contre :

MM.	MM.
Archambault,	Lapointe,
Aylesworth,	Laurier (sir Wilfrid),
Beauparlant,	Lavergne,
Beland,	(Drum.-et-Arth.),
Bole,	Lavergne (Montmagny),
Borden (sir Frederick),	LeBlanc,
Boyer,	Loggie,
Brodeur,	Macdonald,
Brown,	Maclean (Lunenburg),
Bruneau,	Macpherson,
Bureau,	McCool,
Caldwell,	McCraney,
Calvert,	McIntyre (Perth),

Carvell,
Cash,
Chisholm
(Antigonish),
Clarke,
Conmee,
Copp,
Crawford,
Cyr,
Demers,
Derbyshire,
Desjardins,
Devlin,
Dugas,
Dyment,
Fielding,
Finlayson,
Fisher,
Fortier,
Galliher,
Gauvreau,
Geoffrion,
Gervais,
Girard,
Gladu,
Guthrie,
Hughes
(King, I.P.-E.),
Hunt,
Jackson (Selkirk),
Johnston,
Kennedy,
Knowles,
Lachance,

McIntyre (Strathcona),
McKenzie,
McLennan,
Marcelle (Bagot),
Martin (Wellington),
Mayrand,
Oliver,
Pardee,
Pateron,
Parent,
Piché,
Pickup,
Power,
Proulx,
Ratz,
Reid (Ristigouche),
Rivet,
Ross (Cap-Breton),
Ross (Rimouski),
Ross (Yale-Cariboo),
Savoie,
Schell (Oxford),
Sinclair,
Sloan,
Smith (Oxford),
Stewart,
Telford,
Templeman,
Tobin,
Turgeon,
Watson,
Wilson (Russell),
Wright (Renfrew),
Zimmerman.—93.

Ont pairé :

Ministériels :

MM.

Parmelee,
Lemieux,
Logan,
Harty,
McCarthy (Simcoe),
German,
Ethler,
McColl,
Hall,
Emmerson,
Meigs,
Sifton,
Hyman,
Grant,
Gordon,
Campbell,
Belcourt,
Adamson,
Burrows,
Turriff,
Black,
Finlay,
Schell (Glengarry),
Law,
Laurence,
Bickerdike,
Talbot,
Carrier,
Dellsle,
Greenway,
Miller,
Roche (Halifax),
Carney,
Laurier
(L'Assomption),

Oppositionnistes :

MM.

Worthington,
Tisdale,
Lefurgey,
Reid (Grenville),
Northrup,
Macdonell,
Léonard,
Ward,
Fowler,
Ganong,
Martin (I.P.-E.),
Roche (Marquette),
Haggart,
Wilmot,
Seagram,
Osler,
Lennox,
Avery,
McLaren (Perth),
Pringle,
Clare,
Cockshutt,
Porter,
Smith (Wentworth),
Bland,
Forget,
Walsh,
Boyce,
Lewis,
Ames,
Bristol,
McCarthy (Calgary),
Barker,
Maclean (York-sud),

L'ANNIVERSAIRE DE LA CONFÉDÉRATION.

Sir WILFRID LAURIER propose :

Que quand la Chambre lèvera sa séance vendredi prochain, elle soit et demeure ajournée jusqu'au jour suivant, samedi, et quand elle lèvera sa séance samedi, elle soit et demeure ajournée jusqu'au mardi suivant.

(Adopté.)

Sir WILFRID LAURIER propose :

Que l'ordre des affaires soumis aux délibérations de la Chambre, samedi prochain après les affaires courantes, sera le même que lundi, savoir : bills d'intérêt privé, questions, projets d'initiative gouvernementale, etc.

(Adopté.)

" GRAND RIVER AND WESTERN POWER COMPANY."

M. CRAWFORD propose que le projet de loi (n° 216) tendant à autoriser la compagnie des forces motrices de l'Ouest de la Grande rivière soit inscrit à l'ordre du jour de lundi pour être lu en 1re délibération à la prochaine séance de la Chambre.

(Adopté.)

Sir WILFRID LAURIER propose que la Chambre lève sa séance.

M. R. L. BORDEN : Quelles seront les affaires soumises à la discussion demain ?

Sir WILFRID LAURIER : Le bill du dimanche.

(La motion est adoptée, et la séance est levée à une heure cinquante-cinq minutes, vendredi matin.)

CHAMBRE DES COMMUNES.

Vendredi, 29 juin 1906.

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

1re LECTURE D'UN BILL MODIFIANT LA LOI SUR LE PILOTAGE.

L'honorable M. L.-P. BRODEUR : (ministre de la Marine et des Pêcheries) demande à déposer un projet de loi (n° 219) tendant à modifier la loi sur le pilotage.

Monsieur l'Orateur, ce projet prescrit l'emploi de pilotes sur tous les bateaux à vapeur entre Pointe-au-Père et Montréal, sur le Saint-Laurent.

M. BERGERON : Quelle est la coutume à présent ?

M. BRODEUR : Les navires transatlantiques seulement sont astreints à cette obligation, mais certains charbonniers qui naviguent entre les Provinces maritimes et

(La motion de M. A. K. Maclean est adoptée.)

Montréal sont aussi grands que les transatlantiques, et comme ils ne sont pas tenus à prendre à bord un pilote, ils offrent un danger à la navigation. Ils naviguent au milieu du chenal pour jouir de plus de sécurité, et les rencontres deviennent ainsi plus dangereuses.

M. BERGERON : Ces charbonniers ne sont-ils pas tenus d'observer les règlements de la navigation.

M. BRODEUR : Oui, mais le danger n'en subsiste pas moins. La fédération des armateurs a pétitionné le département pour obtenir ce changement.

M. STOCKTON : Ne paient-ils pas les droits de pilotage ?

M. BRODEUR : Non, les charbonniers entre Montréal et les Provinces maritimes en sont exempts.

M. FOSTER : Combien coûtent à peu près les services d'un pilote ?

M. BRODEUR : Je ne le sais pas au juste.

M. MORIN : Cela est calculé sur le tirant d'eau du navire.

M. BERGERON : Dois-je conclure que tous les navires qui passent à Pointe-au-Père devront se procurer un pilote ?

M. BRODEUR : Oui, aux termes de cette mesure.

M. BERGERON : Sont-ils tenus à présent d'engager un pilote entre Québec et Montréal ?

M. BRODEUR : Non.

M. BERGERON : Et cette mesure prescrit que tout navire devra s'assurer les services d'un pilote entre Pointe-au-Père et Montréal ?

M. BRODEUR : Oui.

M. R. L. BORDEN : Qui a demandé le dépôt de cette loi et l'expérience a-t-elle prouvé qu'elle est nécessaire ?

M. BRODEUR : Ce projet est soumis à la demande de la fédération des armateurs, dont les intérêts sont dans la navigation sur le Saint-Laurent. La fédération prétend que ce sera plus sûr pour la navigation de forcer ces steamers de prendre un pilote à leur bord, surtout pour faire les rencontres. Ce sont les circonstances qui ont donné lieu à cette mesure.

M. SPROULE : Le ministre a-t-il des statistiques pour montrer qu'il est arrivé plus d'accidents aux navires qui n'avaient pas de pilotes ?

M. BRODEUR : Il s'est produit un désastre sérieux, l'année dernière.

M. SPROULE : Ce n'est qu'un cas unique.

M. BRODEUR.

M. BRODEUR : Je me ferai un plaisir de déposer sur le bureau un relevé des accidents maritimes, mais même s'il ne s'était produit aucun accident, l'honorable député doit savoir qu'un navire piloté est supposé être plus en sûreté qu'un autre qui ne l'est pas.

M. SPROULE : Mais si l'expérience prouvait que tel n'est pas le cas, l'argument du ministre tomberait.

M. BRODEUR : Les personnes engagées dans la navigation disent que de sérieux accidents se sont produits parce que certains navires avaient négligé de prendre un pilote à bord.

M. SPROULE : N'est-ce pas que tous les accidents graves qui se sont produits depuis trois ou quatre ans sur le Saint-Laurent sont arrivés à des navires qui étaient munis de pilotes ?

M. BRODEUR : Je ne crois pas que cela est exact.

M. STOCKTON : Le ministre prétend-il que le pilotage ou le paiement des droits de pilotage seront obligatoires ?

M. BRODEUR : La loi prévoit à présent le paiement des droits de pilotage, mais j'étudie s'il n'est pas à propos de rendre le pilotage obligatoire. La question est très importante et engage toute mon attention.

M. STOCKTON : La question est grave comme ceci : si le pilotage est obligatoire et qu'une collision se produise, le navire en faute n'est pas responsable des dommages.

M. R. L. BORDEN : Les industriels qui sont engagés dans le transport de la houille ont-ils été consultés ?

M. BRODEUR : Je n'en suis pas certain. Je déposerai la correspondance.

M. BERGERON : Le ministre devrait déposer aussi le mémoire de la fédération des armateurs.

M. BRODEUR : Oui.

M. E. M. MACDONALD : Je prétends que la proposition d'imposer au commerce des côtes, dans n'importe quel endroit du Canada, les droits de pilotage et le pilotage doit être sérieusement étudiée avant d'être adoptée. A l'appui de ce que vient de dire l'honorable chef de l'opposition, je prierai le ministre de bien considérer l'effet de sa proposition sur le commerce côtier entre les Provinces maritimes, particulièrement sur les navires charbonniers. Règle générale ceux qui commandent ces navires connaissent le cours du Saint-Laurent et ont été engagés pendant bien des années dans ce genre de transport. Il est arrivé un accident, il y a quelques années, qui a provoqué de gros procès, mais c'était un cas exceptionnel.

M. FOSTER : La question est plus importante qu'elle ne paraît au premier abord. Le ministre semble fonder sa proposition sur ce qui est apparemment son seul argument valable, c'est-à-dire que le manque d'un pilote à bord d'un navire peut nuire à la réputation de la route du Saint-Laurent entre Montréal et Pointe-au-Père en y multipliant les risques d'accidents. Si c'est la raison de son projet de loi, je ne vois pas qu'il puisse s'empêcher de rendre le pilotage obligatoire, de s'arranger d'abord de manière à avoir un personnel de pilotes compétents, puis de forcer les navires à engager un de ces pilotes chaque fois qu'il passera sur le Saint-Laurent.

La raison pour laquelle certains navires, malgré le droit de pilotage obligatoire, se privent encore du service d'un pilote, c'est que l'armateur ou le navigateur croit connaître autant sinon mieux que le pilote le chenal navigable et qu'il préfère confier son navire et son contenu à sa propre science ou à celle de ses officiers qu'à celle de tous les pilotes. D'un autre côté, je suppose que ce n'est pas l'intention de frapper d'une autre taxe les navires qui sillonnent le Saint-Laurent ? Nous avons dépensé beaucoup d'argent pour faciliter et perfectionner la navigation, c'est-à-dire pour amener le commerce par cette voie. Les propriétaires ou affrèteurs de ces charbonniers et autres bateaux prétendent connaître aussi bien la route du Saint-Laurent que le gamin connaît tous les sentiers autour du foyer paternel ; ils l'ont navigué toute leur vie et sont aussi compétents que tous les pilotes pour couduire leur navire à bon port. Les propriétaires de ces navires ne peuvent pas payer un cent de plus qu'il n'est absolument nécessaire pour la sécurité du chenal, qui entraîne tant de dépenses, et pour la vie des gens et la propriété en cas de collision ou autres accidents. Je crois que le ministre va s'apercevoir qu'il est un peu tard cette session pour soumettre un projet de loi comme celui-ci. Cependant, il pourra nous donner les renseignements voulus lors de la deuxième lecture, lorsque nous discuterons la question.

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

1re LECTURE D'UN BILL ABROGEANT LA LOI SUR LES PENSIONS DE CERTAINS CONSEILLERS PRIVÉS.

L'honorable M. W. S. FIELDING (ministre des Finances) demande à déposer un projet de loi (n° 220), tendant à abroger la loi sur les pensions de certains conseillers privés.

M. FOSTER : Le ministre veut-il expliquer le but visé par ce projet de loi ?

M. W. S. FIELDING : L'objet de ce projet de loi est indiqué dans le titre. Il ne contient que bien peu de mots :

1. Le chapitre 30 du recueil des lois de 1905, intitulé : Acte relatif aux pensions de certains conseillers privés, est par le présent abrogé.

2. Cette loi aura son effet à partir du premier juillet mil neuf cent six.

L'année dernière, à fin de la session, certaines lois de dépenses touchant des sujets différents furent soumises à la Chambre. La première concernait l'augmentation du traitement des juges. Une autre était une résolution relative à l'augmentation de l'indemnité parlementaire. Une autre résolution avait trait à l'augmentation du traitement du premier ministre, une autre, au paiement d'une rémunération au chef de l'opposition, et une autre, enfin, mais pas la moindre, accordant une pension aux anciens ministres, à certaines conditions. Ces résolutions, je le répète, furent présentées à la fin de la session et dans des circonstances qui sont dans le souvenir de la Chambre. Je crois qu'il était possible de justifier ces différentes résolutions par des raisons plus ou moins plausibles.

Néanmoins, il faut bien admettre qu'en somme le public n'a pas accepté avec un enthousiasme délirant cette série de lois financières qui fut votée à la onzième heure.

Tous ces actes de la dernière session ont été plus ou moins sévèrement critiqués. Je crois que celle qui a rencontré le moins de faveur parmi le public est celle dont je fais mention présentement. Dans tous les cas, je crois que c'est le sentiment général de la Chambre que, quoi qu'on dise des autres mesures votées à la fin de la dernière session, celle-ci a été tout particulièrement critiquée, et nous avons décidé de l'abroger.

M. SAM. HUGHES : Vous allez d'un extrême à l'autre.

M. FIELDING : Peut-être. Il se peut que les circonstances qui ont entouré la proposition de ces mesures n'étaient pas des plus favorables à leur étude. Si chacune de ces propositions avait été soumise plus de bonne heure au cours de la session, chacune sur ses propres mérites et eut été discutée à fond, le public aurait pu être instruit et l'opinion aurait été mieux préparée qu'elle ne l'a montré. Je ne crois pas me tromper en disant que cette loi a provoqué plus d'opposition parmi le public que toutes les autres. C'est pourquoi nous avons décidé de l'abroger, afin de faire disparaître un des griefs du public. Je me permettrai cependant de dire que, d'après moi, le principe de cette loi est recommandable. Je ne vois pas que le juge ait plus droit qu'un ministre de la couronne de recevoir une pension après un certain nombre d'années de service. (Approbatons.)

Je ne m'arrête pas à étudier les détails, à savoir s'il n'aurait pas mieux valu étendre la limite des années de service, on

s'il n'aurait pas été préférable de fixer une limite d'âge, ou si les limites fixées dans la loi sont justes. Je croyais alors et je crois encore que le principe d'accorder une pension raisonnable à un citoyen qui a été ministre pendant une période d'années sanctionnée par la Chambre est un principe sage qui, je crois, entrera ultérieurement dans le programme politique du Canada. Je désire donc exprimer toute mon approbation pour la loi qui figure dans notre législation depuis l'année dernière, sans égard à ses détails, mais au principe qu'elle renferme. Quoi qu'elle soit impopulaire à présent, j'espère voir le jour où elle sera acceptée par le public. Pour le moment, il faut admettre qu'elle est en avance sur l'esprit du temps et le Gouvernement a décidé d'en demander l'abrogation.

M. FOSTER : J'aimerais savoir si le Gouvernement, en décidant de soumettre cette mesure, a pris en considération un détail très important de cette question. Le Parlement de tous les grands pays est supposé légiférer sagement et en toute connaissance de cause ; dans bien des cas, comme celui-ci, il crée des droits. Les bénéficiaires de cette législation ont pu, en vertu de ses dispositions, contracter certaines obligations de bonne foi avec des personnes agissant de bonne foi également, sous l'empire d'une loi votée en apparence dans des conditions favorables, après délibération. Le Gouvernement a-t-il songé à ce détail et a-t-il prévu ses conséquences ? J'aurai quelque chose de plus à dire sur la 2e lecture de cette proposition. J'ai cru tout de même bon de poser cette question à présent.

M. FIELDING : Nous sommes enclins à croire que vu les circonstances dans lesquelles cette loi a été votée, le Parlement n'a pas créé de droits acquis. C'est la vieille prétention que toute loi crée des droits inviolables.

Il se peut même que certains bénéficiaires, croyant que c'était la décision arrêtée du pays, ont contracté des engagements qui sont déjà pour eux une source d'embarras. Cependant, eu égard aux circonstances et vu qu'il n'y a pas eu d'entente, de convention, de contrat ou d'arrangement entre les bénéficiaires et le Parlement, nous ne croyons pas qu'il y ait plus de raison de réclamer en vertu des droits acquis que si les circonstances eussent été différentes.

(La proposition est adoptée et le projet de loi est lu la 1ère fois.)

1re LECTURE

D'un projet de loi (n° 217), déposé par M. McCool, tendant à autoriser la compagnie du chemin de fer Timagami-Cobalt-Témiskaming.

M. FIELDING.

OBSERVATIONS SUR LES NOMINATIONS DE MEMBRES DU PARLEMENT A DES FONCTIONS D'ETAT.

M. J. G. H. BERGERON (Beauharnois) : Avant que nous passions à l'ordre du jour, je désire attirer l'attention de la Chambre sur un renseignement qui m'a été fourni en réponse à une récente question. Le ministre a pris tant de temps à la lire, que je croyais qu'elle était au moins complète. Je parle de ma question au sujet des membres du parlement qui ont accepté des fonctions publiques. L'honorable ministre des Douanes a répondu au nom du Gouvernement, mais je trouve qu'il manque beaucoup de noms sur cette liste. J'appelle l'attention de M. le premier ministre sur cette lacune. Les noms que le ministre a donnés sont au compte rendu de la séance du 25. Je ne les lirai pas, mais je mentionnerai quelques-uns des noms qui ont été omis, par exemple, le nom de M. Piset, député, qui est maintenant au Sénat ; celui de feu M. Béchard, qui devint sénateur ; celui de M. King, député, qui fut nommé sénateur ; celui de M. John Yeo, député, qui fut nommé sénateur ; celui de M. Godbout, député, qui a été nommé au Sénat ; celui de M. Déchéne, député, qui a été nommé au Sénat, celui de M. Legris, député, qui est maintenant sénateur. Quelques-uns ont même été nommés sénateurs au cours de la session du Parlement. Ne figurent pas non plus dans cette liste, M. Lount, député, nommé juge ; sir Henri Joly de Lotbinière, ministre, nommé lieutenant-gouverneur de la Colombie-Anglaise ; W. C. Edwards, député, nommé sénateur ; M. Blair, ministre, nommé président de la commission des chemins de fer.

Sir WILFRID LAURIER : Cela n'est pas exact.

M. BERGERON : Ont encore été omis M. Harwood, député, nommé directeur du bureau de poste à Montréal ; M. McHugh, député, nommé au Sénat ; M. MacKinnon, député, nommé lieutenant-gouverneur de l'île du Prince-Edouard.

M. SAM. HUGHES : Je rappellerai à l'honorable député que grâce à l'intervention des électeurs de la circonscription de Victoria, M. McHugh n'était plus membre du Parlement lorsqu'il fut fait sénateur.

M. BERGERON : Peut-être qu'il venait justement d'échapper à l'honneur. Tout de même, les noms suivants manquent dans cette liste : J. H. Ross, député, nommé sénateur ; Robert Watson, député, nommé sénateur ; le digne greffier de la Chambre, T. B. Flint, député. Je mentionne ces noms pour montrer à l'honorable premier ministre comme la liste était incomplète. Mon intention était de faire voir que la pratique à laquelle se livre la présente administration n'est pas conforme à la politique tracée par un de ses membres qui, lui aussi, est

allé jouir de son repos, je veux dire l'ancien directeur général des Postes. Pour arriver à mon but, je voulais avoir les noms.

Sir WILFRID LAURIER : La liste a été donnée à la Chambre telle qu'elle a été reçue du secrétariat d'Etat. Je ne puis jurer de son exactitude. Je crois que le sous-secrétaire d'Etat, M. Pope, a déclaré à l'honorable député que la liste serait longue et qu'elle pourrait bien ne pas être absolument exacte.

M. BERGERON : Oui, la liste aurait été très longue en effet, dans sa forme première, car je demandais les noms depuis 1867, mais M. Pope est venu me voir et m'a demandé si je tenais à avoir la liste complète, et je lui ai fait réponse que la liste depuis 1896 me suffirait.

Sir WILFRID LAURIER : Je sais que l'honorable député se trompe sur plusieurs cas. Ainsi il a mentionné le nom de M. Blair, qui n'était pas membre du Parlement lors de sa nomination. Il me semble que M. Lount n'était plus député lorsqu'il fut nommé juge.

M. BERGERON : Il était député et M. Bertram lui succéda dans une élection partielle.

Sir WILFRID LAURIER : Je ne me rappelle pas que M. Watson était député lorsqu'il fut nommé sénateur. Je crois que l'honorable député se trompe.

M. FIELDING : Sans compter que les sénateurs ne sont pas compris dans la question. Le texte même de la question est : nommés à des fonctions par l'Etat. Les sénateurs ne sont pas considérés comme des fonctionnaires publics.

M. BERGERON : L'honorable ministre a peut-être raison. La forme est mauvaise, mais l'intention était juste.

M. FIELDING : L'honorable député ne doit donc pas nous blâmer.

M. BERGERON : Il est entendu que j'avais dans l'intention d'inclure les sénateurs.

DEMANDES DE DOCUMENTS.

M. SPROULE : Je voudrais que l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries se souvienne, avant de continuer la discussion de ses crédits, qu'il s'est engagé à déposer certains renseignements au sujet du changement du mode d'éclairage de nos canaux.

M. BRODEUR : Je crois savoir que ces renseignements ont été fournis en réponse à une demande de l'honorable député de Toronto-nord (M. Foster).

M. FOSTER : Il y a un petit document qui m'a été fourni, mais ce n'est pas ce que demande l'honorable député (M. Sproule).

M. BRODEUR : Je croyais que tous les documents avaient été déposés.

M. SPROULE : J'en ai demandé plusieurs et le ministre s'est engagé à les déposer avant de reprendre la discussion de ses crédits.

M. BRODEUR : Je les déposerai tous sans difficulté.

M. SPROULE : Le ministre doit savoir que le dossier n'est pas complet, puisque j'ai appelé son attention sur le fait qu'en réponse à une question de l'honorable député de Toronto-nord (M. Foster) il avait déposé des documents, mais il en avait oublié d'autres et je le lui ai fait remarquer, de sorte qu'il doit savoir que le dossier n'est pas complet.

M. FOSTER : L'honorable ministre doit prendre garde de ne pas me donner les effets qui appartiennent à l'honorable député de Grey-est (M. Sproule).

M. SPROULE : L'honorable ministre de l'Intérieur voudrait-il me dire s'il a déposé le rapport dans l'enquête Wood, conduite par M. McInnes. Le ministre avait renvoyé trois personnes de son service et il avait promis de faire une enquête et de déposer le rapport. Voudrait-il me dire aussi s'il a entendu parler de Hatfield et du dôme?

M. OLIVER : Je déposerai le rapport. Je ne l'ai pas oublié, mais je ne l'ai pas encore reçu.

QUESTIONS RELATIVES A L'ANNULATION DE CERTAINES CONCESSIONS DANS LE YUKON.

M. R. L. BORDEN : Avant que la Chambre passe à l'ordre du jour, je désire porter à l'attention du Gouvernement trois résolutions qui ont été adoptées récemment par les citoyens du Yukon. Elles se rapportent à des questions importantes, mais la session est trop avancée pour en faire une discussion prolongée. Néanmoins, je crois qu'il est de mon devoir de les porter à l'attention du Gouvernement, vu qu'elles renferment des déclarations assez sérieuses. La première a trait à la concession Boyle et est ainsi conçue :

Considérant qu'il n'est pas fait mention de la concession Boyle sur la rivière Klondike et ses tributaires dans l'annonce que le ministre de l'Intérieur a publiée au sujet de l'annulation de certaines concessions hydrauliques au Yukon :

Considérant que ladite concession comprend, depuis les débuts, les tributaires et les montagnes de la rivière Klondike, sur une superficie d'environ 40 milles carrés, sans compter de vastes étendues de placers de grande valeur, qui ne devaient pas, dans l'origine, faire partie de ladite concession ;

Considérant que l'élément de fraude a joué un aussi grand rôle dans l'obtention et la détermination de ladite concession que dans le cas de

toutes les autres concessions que le Gouvernement a frappé d'annulation ;

Considérant que le terrain compris dans cette concession a été illégalement soustrait à l'industrie des mineurs depuis un grand nombre d'années ; mais vu que lesdits concessionnaires ont érigé une drague et la tiennent en opération ;

Arrêté : Le gouvernement du Dominion est prié d'annuler et ouvrir aux mineurs ladite concession Boyle, réservant aux concessionnaires d'icelle, pour y avoir installé une drague, telle morceau de terre dans le voisinage de ladite concession qui sera jugée raisonnable ;

Le secrétaire enverra copie de cette résolution au premier ministre du Canada, au ministre de l'Intérieur, à M. R. L. Borden, au commissaire du territoire du Yukon et à M. Alfred Thompson, député.

M. PATERSON : Quelle était cette corporation ?

M. R. L. BORDEN : Une assemblée publique des citoyens du Yukon, sans désignation officielle. Je ne saurais dire combien ils étaient. Cette résolution m'a été envoyée accompagnée d'une lettre et je ne me rappelle plus le nom du secrétaire. Je le donnerai cependant au ministre.

Voici une autre résolution :

Les citoyens du territoire du Yukon, réunis en assemblée publique, réitèrent par les présentes la requête qu'ils ont souvent formulée et demandant un conseil dont tous les membres soient électifs, ayant les mêmes pouvoirs limités ou des pouvoirs plus étendus, comme le Gouvernement le jugera à propos ;

1. Parce que le territoire se suffit à lui-même et que la constitution actuelle du conseil n'est plus conforme aux aspirations et aux droits des habitants du territoire ;

2. Parce que tous les candidats qui ont brigué les suffrages des électeurs pour la représentation à la Chambre des communes se sont engagés à faire valoir auprès du Gouvernement la nécessité d'accorder ce bienfait, et que sans cette assurance, pas un candidat n'aurait pu être élu au Yukon.

Parce que la population a adressé en différents temps des pétitions couvertes d'un grand nombre de signatures pour demander au Gouvernement de nous donner un conseil entièrement électif et que la population du Yukon a reçu la promesse que ces pétitions seraient prises en considération ;

4. Parce que sir Wilfrid Laurier a, de son siège, au Parlement, admis si solennellement que le conseil du Yukon serait entièrement électif que les citoyens du Yukon ont eu raison de croire que cette réforme serait accordée bien avant aujourd'hui, et qu'en conséquence il serait inutile de faire plus de dépenses et de se donner plus de peine pour faire valoir la nécessité de la réforme ;

5. Parce que depuis que ces promesses ont été faites par le premier ministre, les candidats aux honneurs du conseil du Yukon ont déclaré à chaque élection que cette réforme primait toutes celles que réclame la population du territoire et que pas un candidat n'aurait été élu qui ne se serait prononcé favorable à la concession immédiate de la réforme.

6. La population n'a pas voulu d'une façon plus impérieuse porter officiellement la demande de cette réforme à l'attention du Gouverne-

M. R. L. BORDEN.

ment, car en maintes occasions les membres inamovibles du conseil ont nié ou déprécié l'importance des résolutions, des mémoires soumis au nom du public par les membres électifs du conseil au sujet de l'éligibilité de tous les membres qui la composent.

Cette assemblée réaffirme et déclare d'une manière non équivoque que la réforme la plus urgente de nos jours, au sein de la population du Yukon, est celle de l'élection de tous les membres du conseil, et que la concession prompte de cette réforme est nécessaire pour assurer le bon fonctionnement de l'administration et la continuation du progrès des affaires et de l'industrie minière ;

Tout retard dans la concession de cette réforme, après les promesses faites par sir Wilfrid Laurier et par tous les candidats aux fonctions publiques, sans distinction de partis, constitue un grave abus de confiance au détriment de la population du territoire qui aura le droit de retirer sa confiance au Gouvernement, à ses institutions et à ses agents.

L'autre se rapporte aux concessions que le ministre de l'Intérieur a annulées, ou plutôt qui ont été annulées par décret rendu sur la proposition du ministre. Elle contient des renseignements que je ne connaissais pas jusqu'ici, mais que le ministre peut avoir communiqués à la Chambre sans que je le sache. Voici cette résolution :

Considérant que le ministre de l'Intérieur a annoncé que les concessions hydrauliques suivantes ont été annulées : celles de Bronson et Ray, de Anderson, de Herman, de Boyle, sur les ruisseaux de Quartz, de Ensal et de Scroggie ;

Considérant qu'il a été annoncé que si les concessionnaires abandonnent sans résistance leurs concessions dans les soixante jours qui suivront la date de l'annulation ils auront droit de garder certaines parties, selon leur choix, de leurs concessions respectives, à défaut de quoi il sera institué des procédures en éviction ;

Considérant que les concessions susdites ont été obtenues et détenues par fraude et déclarations fausses et ont retardé sérieusement le développement du Yukon.

Les habitants du territoire du Yukon, tout en exprimant leur satisfaction de l'annulation de ces concessions, protestent par les présentes contre les privilèges spéciaux non mérités que le Gouvernement a l'intention d'accorder aux concessionnaires en leur permettant de se tailler des claims de grande valeur dans le domaine public et d'extraire de grandes quantités d'or de ces concessions, en attendant les procédures finales en annulation.

Ils protestent contre les délais inutiles dans l'annulation finale et décisive des concessions, délais qui auront probablement pour résultat de priver pendant un an encore les mineurs du Yukon de leur droit incontestable de pénétrer pour en extraire le minerai sur ces terres fédérales illégalement accaparées, l'ouverture aux mineurs de ce qui aurait pu, à un moment donné, arrêter l'exode alarmant des mineurs canadiens aux Etats-Unis

Je ne savais pas que certaines réserves avaient été faites, lorsque ces concessions furent annulées ou que des privilèges comme ceux dont il est ici question avaient été accordés. Je ne le sais pas encore, si ce

n'est que je l'apprends par ces résolutions, et ceux qui ont adopté ces résolutions peuvent bien s'être trompés. J'aimerais savoir de l'honorable ministre de l'Intérieur si le Gouvernement va se rendre bientôt aux désirs que la population du Yukon a exprimés avec tant de vigueur dans ces résolutions. Je lui demanderai aussi de bien vouloir déposer sur le bureau, s'il ne l'a déjà fait, le décret qui frappe ces concessions de déchéance. Je n'ai pas eu connaissance qu'elles aient été déposées.

M. ALFRED THOMPSON (territoire du Yukon) : Avant que l'honorable ministre de l'Intérieur (M. Oliver) réponde, je dirai que j'ai eu l'honneur, il y a quelques jours, d'exprimer devant la Chambre mon opinion sur l'élection au complet du conseil du Yukon. Mes observations étaient en somme que les habitants du Yukon réclament l'élection de tous les membres du conseil territorial. J'avais discuté, dans une occasion précédente et d'une façon générale, la question des concessions. Je ne crois pas cependant avoir parlé spécialement de la concession Boyle, dont il est fait mention dans une de ces résolutions. Cette concession a été accordée il y a plusieurs années. Elle s'étend sur les deux cotés de la rivière Klondike, jusqu'au sommet des montagnes, sur une longueur de 6 milles .75. La vallée de la rivière sert de champ d'exploitation pour le dragueur. La partie qui gît au delà de la vallée, c'est-à-dire le flanc des montagnes, ne sert pas à ce genre d'exploitation, mais pourra être exploitée par le procédé hydraulique ou autres méthodes des placers. Cette concession a été pendant bien des années à peu près inexploitée. L'année dernière, des capitalistes de Détroit ont obtenu possession de cette concession, sur laquelle ils ont installé une drague, mais c'est bien peu une drague sur une étendue de terre de 7 milles de longueur. La moitié environ de la concession est impraticable pour les dragues, mais elle pourra être exploitée par le procédé hydraulique si elle doit l'être jamais sur une grande échelle. Les mineurs du Yukon demandent les montagnes de cette concession pour les exploiter à leur profit.

L'honorable M. F. OLIVER (ministre de l'Intérieur) : Je suis heureux que le chef de l'opposition ait saisi la Chambre de cette question, car elle me fournit l'occasion de donner certains renseignements. L'honorable député se trompe au sujet du mode d'annulation des concessions hydrauliques. C'est le ministre qui les annule si le concessionnaire néglige de se conformer aux conditions de son bail ou aux règlements prescrits par le décret en conseil. Je dois dire que si je laissais passer sous silence les résolutions que l'honorable député a consignées au harsard, le Parlement pourrait se créer une opinion erronée sur la politique du Gouvernement au sujet de l'annulation

et sur les motifs de cette annulation. Les concessions n'ont pas été révoquées parce qu'elles avaient été obtenues ou exploitées frauduleusement. Je ne suis pas sûr que cette accusation pourrait être prouvée. Dans tous les cas, cette raison n'a absolument rien à faire dans l'annulation ou dans l'attitude du département à l'égard des concessionnaires.

Voici en résumé la stipulation contenue dans le bail de location des privilèges hydrauliques :

Le concessionnaire devra, dans un an de la date de la concession, avoir sur le terrain à lui concédé assez de machines hydrauliques ou autres en opération, pour lui permettre de commencer, pendant la même année, l'exploitation effective des droits et privilèges concédés par les présentes. Si le concessionnaire néglige—ce que seul le ministre peut juger et régler—de dépenser, pendant une année quelconque de la durée de son bail, sur, dans ou autour de sa concession, la somme de \$5,000, ladite concession, de même que le reste du terme et tous les bénéfices, droits et privilèges concédés audit concessionnaire seront absolument nuls et de nul effet.

Et le reste. Les concessionnaires ont maintenu leurs baux en se basant sur la prétention qu'ayant placé des machines sur la concession, ou ses dépendances, payé leur loyer annuel et dépensé \$5,000 par année en travaux, ils ont ainsi rempli toutes les conditions de leur bail et ont droit à un certificat qui leur assure la continuation de leurs concessions. En étudiant la question, cependant, il semblerait que ce n'était pas là l'intention du Gouvernement en accordant ces concessions. Dans un but bien compris et très louable, il fut fait exception au code minier en faveur de ces concessionnaires, parce qu'ayant obtenu certaines concessions avantageuses, ils auraient ainsi le droit d'exploiter effectivement les graviers aurifères mentionnés dans le bail.

M. R. L. BORDEN : Le ministre dit qu'il a été fait exception à la loi en faveur des concessionnaires dans un bon but. En vertu de quelle autorité cette exception a-t-elle été faite ? Est-ce aux termes de quelque disposition de la loi ?

M. OLIVER : Je ne puis répondre à cette question dans le moment. Comme l'application de la loi des mines du Yukon est assujettie aux règlements établis par décret rendu en conseil, l'exception au code minier qui se rapporte aux concessions hydrauliques a dû être faite également en vertu des règlements établis par décret rendu en conseil et ne dépend pas de la loi. Cependant, comme je l'ai dit, il y avait bonne et valable raison de faire cette exception : c'est que, soit à cause du rendement inférieur du gravier, soit à cause de la difficulté d'amener l'eau pour opérer le lavage effectivement et économiquement, les conditions étaient telles dans certaines parties de ces régions qu'il était impossible

d'exploiter ces terrains d'après les procédés ordinaires des placers, où le mineur possède un claim de 500 pieds ou de 250 pieds selon le cas. Un certain nombre de ces claims isolé furent groupés ensemble et des privilèges, qui ont pris le nom de concessions, furent accordés aux locataires de ces concessions hydrauliques. L'intention en prescrivant ces règlements et en accordant ces concessions était seulement d'assurer le lavage efficace des graviers dans ces vastes étendues de terre. Les conditions sont absolument différentes de celles qui se rapportent au claim ordinaire.

Pour celui-ci le mineur doit remplir certains engagements prescrits par la loi générale, s'il veut garder sa concession. Il doit faire une quantité déterminée de travaux de développement, et en retour sa licence et son certificat de mineur libre lui sont renouvelés et il a le droit de continuer l'exploitation de son claim. Toutes autres sont les conditions qui entourent l'octroi des concessions hydrauliques. Ce n'était pas dans cette intention que le Gouvernement les accordait, mais pour assurer, en y dépensant de grandes sommes d'argent, le lavage effectif des graviers. C'est le point en litige entre les concessionnaires et le Gouvernement. Quelques-uns d'entre eux prétendent qu'ils ont droit de garder leurs privilèges tant qu'ils paieront leur redevance et qu'ils dépenseront \$5,000 par année en travaux. Le Gouvernement maintient que ce n'est pas suffisant, mais que les graviers doivent être lavés d'un manière efficace. Les tribunaux auront en définitive à régler cette difficulté.

M. FOSTER : Le Gouvernement ne déclarera rien avant de connaître leur jugement ?

M. OLIVER : Le département décide tous les cas autant qu'il peut le faire, mais ses actes peuvent toujours être portés en revision devant les cours de justice. N'importe qui a le droit d'en appeler aux tribunaux des décisions du ministère et nous supposons que des procédures judiciaires seront instituées un jour ou l'autre. Dans l'interval le ministère règle définitivement tous les cas ; il a avisé les concessionnaires que leurs concessions seront annulées sous peu de jours de la date de cet avis, aux conditions que l'honorable chef de l'opposition vient de lire dans les résolutions. Vu que les concessionnaires dont les baux ont été résiliés ont fait des dépenses sur leurs terrains, soit en essayant à y amener l'eau, soit en y travaillant le sol, nous avons appliqué aux autres concessions qui ont été annulées ce que les habitants du Yukon convoqués en assemblée publique ont proposé au Gouvernement d'appliquer à la concession Boyle. Nous sommes prêts à leur tenir un compte raisonnable pour les dépenses qu'ils ont faites sur leurs concessions s'ils veulent les abandonner. C'est précisément ce que l'assemblée publique du Yukon a recommandé de faire au sujet de la concession

M. OLIVER.

Boyle et si la règle est juste dans un cas, elle doit l'être, croyons-nous, dans les autres.

M. R. L. BORDEN : Ont-ils tous érigé des dragueurs ?

M. OLIVER : Non.

M. R. L. BORDEN : C'est ce dont il est question dans le cas de la concession Boyle.

M. OLIVER : Je ne veux pas retarder les délibérations de la Chambre à cette heure avancée de la session, mais je dois dire que les conditions diffèrent dans chaque cas. Des travaux considérables ont été faits sur une certaine concession, mais exclusivement par le procédé appliqué aux placers. Nous prétendons que ce n'est pas se conformer aux conditions du contrat, mais les concessionnaires prétendent que oui. Nous différons d'opinion.

Sur une autre concession, on a essayé d'amener l'eau pour le lavage de l'or, mais les travaux n'ont pas été terminés. Nous sommes prêts à donner crédit aux concessionnaires pour leurs travaux, et nous voulons leur reconnaître certains droits. Mais la somme de travail qui a été exécutée diffère pour chaque claim, et je ne crois pas que je doive retarder les délibérations pour expliquer chaque cas d'annulation que nous avons réglé. La concession Boyle est très vaste. Elle est restée improductive pendant bien des années, mais l'année dernière les propriétaires ont dépensé \$300,000 à installer un dragueur et il semble que leur exploitation est profitable. Nous n'admettons pas que la somme que ces personnes prétendent avoir dépensée suffise pour assurer l'exploitation effective de leur concession, mais vu qu'ils ont si bien commencé et que leurs opérations paraissent vouloir réussir et vu que leur succès pourrait démontrer aux autres mineurs du Klondike l'avantage de ces méthodes d'exploitation, nous n'avons pas cru devoir les ennuyer pour le présent.

M. R. L. BORDEN : J'aimerais connaître la superficie et la valeur de cette concession. Je crois savoir qu'elle s'étend sur une longueur de 7 milles sur les deux côtés de la rivière, qu'elle couvre probablement 40 milles carrés que le dragueur n'exploite qu'un endroit à l'embouchure du ruisseau à l'Ours ou près de là, tandis que la concession elle-même s'étend non seulement sur une grande partie du ruisseau à l'Ours, mais aussi sur le ruisseau Lindoe et la rivière Klondike elle-même. Sont-ce, en substance, les faits tels qu'ils sont parvenus à la connaissance du ministre ?

M. R. L. BORDEN : Mais le dragueur n'opère qu'à l'embouchure du ruisseau à l'Ours, c'est-à-dire sur une petite partie de la concession.

M. OLIVER : Oui, une très petite partie. Mais nous ne voulons pas nuire à ces gens dans les circonstances, vu qu'ils ont dépensé tant d'argent et que c'est une expérience

qu'ils tentent. Relativement à la résolution concernant l'élection des conseillers du Yukon, j'espère que l'honorable député de Toronto-nord (M. Foster) l'étudiera sérieusement à la lumière des observations qu'il a faites lui-même récemment lorsqu'il s'est agi de voter certains crédits affectés à l'administration du Yukon. Il verra que le Gouvernement avait raison d'accepter le jugement du conseil territorial et de ne pas intervenir dans les actes de ce corps. Je rappellerai à la Chambre que malgré notre attachement au principe du gouvernement basé sur la représentation, l'application de ce principe, comme les autres, dépend des circonstances. Je vais donner un exemple venant du Yukon. La ville de Dawson fut érigée en municipalité il y a quelques années. Elle eut son administration particulière jusqu'en 1904, alors qu'elle cessa de se gouverner elle-même pour remettre son administration municipale entre les mains de ce même conseil, composé en partie de membres élus et en partie de membres inamovibles, auxquels l'assemblée publique vient de s'opposer.

M. FOSTER : Entre deux maux il faut choisir le moindre, je suppose.

M. OLIVER : Dawson avait la direction complète de ses affaires municipales, mais elle jugea à propos de s'en dessaisir et de se faire administrer par le conseil, tel qu'il est encore constitué. Comme je l'ai déjà dit, les circonstances non les théories nous gouvernent. La question qui se pose est celle-ci : le mode de gouvernement au Yukon est-il efficace ? Je donnerai plus loin quelques renseignements à la Chambre sur ce sujet. Le chef du gouvernement du Yukon est le commissaire, qui est nommé par le Gouvernement. Le commissaire est retourné récemment au Yukon après un voyage à Ottawa et je vais lire ce que disent les journaux du territoire au sujet de son voyage. Un de ces journaux est censé être partisan du Gouvernement et l'autre est un adversaire du Gouvernement actuel aussi convaincu que possible. Le "World", partisan du Gouvernement dit :

Le Yukon ne se plaint pas beaucoup quand les choses sont bien administrées. Ainsi M. McInnes ne doit pas s'attendre à entendre beaucoup plus qu'un bon mot de temps à autre et à la continuation de notre attitude de tranquille amitié, et personne mieux que M. le commissaire McInnes ne sait conserver cette amitié.

Heureusement pour le Yukon, l'administration de M. McInnes n'a pas donné lieu à autre chose qu'à des paroles d'amicale approbation, car M. McInnes suit les traditions des administrateurs anglais dans l'univers entier, c'est-à-dire la fidélité à la race, à l'empire et aux attaches de parti.

M. McInnes a fait d'excellente besogne à Ottawa et il peut être sûr que le Yukon voit et approuve.

Le "News", de Dawson, adversaire du Gouvernement, dit :

M. McInnes est de retour à Dawson et il est le bienvenu... Il est allé de son plein gré soumettre une foule de griefs au Gouvernement et grâce à sa position il les a fait régler. Ses accointances à Ottawa et la confiance éprouvée et sans borne que le Gouvernement a placée en lui a rendu service au Yukon et il a fait pour le territoire ce qu'il a pu. Les premières paroles du commissaire lorsqu'il vint s'établir au Yukon, furent : "Le Gouvernement est bien disposé envers le Yukon". Après son voyage, il est en mesure de répéter cette déclaration et la population le croit sans hésitation... Notre bienvenue n'est pas moins sincère, car M. McInnes s'est fait remplacer en son absence par un substitut très acceptable qui s'est efforcé de répondre aux vues du commissaire et d'inspirer confiance au public. M. Lithgow était absolument au fait des plans et méthodes de M. McInnes, qui reprendra son poste au sein d'une population aussi bien disposée vis-à-vis lui que lors de son départ. M. Lithgow remet sa charge de confiance entre les mains de M. McInnes et il est très à propos de remarquer que le commissaire ne pouvait faire un meilleur choix pour administrer les affaires en son absence. M. Lithgow n'a pas perdu une seule occasion pour raffermir le sentiment populaire que l'ambition du Gouvernement est de voir le Yukon prospère, tranquille et heureux. La guerre de huit ans au Yukon cesse d'elle-même par manque de dissension ; à cette lutte acharnée succèdent l'entente mutuelle et les instances et les recommandations amicales, heureux résultat de la sage administration du commissaire et de son remplaçant.

M. THOMPSON : Avant que cette discussion soit close, je voudrais corriger une fausse opinion qui semble prévaloir au sujet de l'administration municipale de Dawson. n'est pas parce qu'elle était opposée au principe du gouvernement représentatif que la population de Dawson a remis son administration entre les mains du conseil du Yukon, mais parce que le fonctionnement des institutions municipales entraînait des dépenses trop onéreuses. Nous payions le maire \$6,000 par année et les échevins, \$1,500 chacun. Le système était trop dispendieux et il fut aboli. J'ajouterais que le "News", de Dawson, exprime l'opinion populaire dans l'article élogieux qu'il a publié au sujet du commissaires McInnes.

EXPLICATION SUR UN FAIT PERSONNEL.

M. CAMILLE PICHE (Sainte-Marie, de Montréal) : Avant que la Chambre passe à l'ordre du jour, je désire appeler votre attention, monsieur l'Orateur, sur un incident qui s'est produit le 27 du mois courant, à propos du bill relatif à la compagnie de téléphone Bell au Canada. J'ai voté contre l'amendement, mais je constate que mon vote n'a pas été enregistré et je tiens à ce qu'il le soit.

SUITE DE LA DISCUSSION SUR LE
BILL DU DIMANCHE.

La Chambre passe à la suite de la discussion sur le projet de loi (n° 12) relatif au repos dominical.

L'honorable M. A. B. AYLESWORTH (ministre de la Justice) : Avant de passer à l'étude des articles qui ont été réservés pour aujourd'hui, je désire revenir sur ce qui a eu lieu à la fin de la semaine du 27 courant, relativement à l'article 17. L'honorable député de Sainte-Marie de Montréal (M. Piché) a proposé un amendement à cet article et cet amendement, tel que rapporté dans les débats aurait pour effet de retrancher de l'article, tous les mots après le mot "manière", à la 2e ligne. Sur le moment, je n'ai pas interprété ainsi la proposition de mon honorable ami. Je croyais qu'il ne voulait retrancher que les autres mots de la 2e ligne, laissant intact le reste de l'article. Les explications que j'ai données alors, étaient basées sur cette supposition. Après avoir examiné l'amendement, je constate qu'il est conforme à la version qu'en donnent les débats, mais j'ai eu une explication avec mon honorable ami et je suis certain maintenant d'avoir bien interprété sa véritable intention. Je crois que nous sommes d'accord, et si le comité est aussi de cet avis, je demanderai que l'article soit remis en discussion pour limiter l'amendement à l'élimination des mots de la 2e ligne, après le mot "manière".

M. PICHE : Je ne crois pas qu'il y ait lieu de reprendre l'article, car quel que soit le compte rendu des débats, il ne rapporte pas fidèlement l'amendement que j'ai proposé et qui a été adopté. Ma motion demande expressément que l'article 17 soit modifié en substituant les mots suivants à ceux de la 2e ligne après le mot "manière". Cela est parfaitement clair.

M. ALCORN : La 3e ligne et les lignes suivantes continuent-elles à faire partie de l'article.

M. AYLESWORTH : Mon honorable ami vient d'expliquer que son intention était de retrancher tous les mots de la 2e ligne après le mot "manière".

M. ALCORN : L'amendement tel que proposé aurait pour effet de retrancher tout le reste de l'article et je ne crois pas qu'il soit à propos de le laisser sous cette forme. On devrait faire une nouvelle motion disant clairement que la 3e ligne et les lignes suivantes restent.

M. L'ORATEUR SUPPLÉANT : L'amendement de M. Piché est ainsi conçu :

Que l'article 17 soit modifié en remplaçant tous les mots de la 2e ligne, après le mot "manière" par les suivants :

Les dispositions de quelque loi que ce soit, se rapportant en aucune manière à l'observance du dimanche.

(L'article, ainsi modifié, est adopté).

M. PICHE.

M. AYLESWORTH : Il y a plusieurs articles qui ont été réservés pour être remis à l'étude, mais il s'est glissé dans l'article 2 une erreur de rédaction qu'on m'a fait remarquer et sur laquelle je tiens à appeler l'attention de la Chambre. Cette erreur peut affecter le sens de l'article, et je n'ai pas le moindre doute que ce n'est qu'une faute typographique ou de transcription. Dans la 3e ligne avant la fin de l'article se rencontrent les mots "ou pour gain". Le mot "ou" ne devrait pas être là et il est facile de se rendre compte du changement que sa présence peut apporter au sens de l'article.

Cet article commence par décréter qu'il n'est permis à personne le dimanche de vendre ou d'acheter des marchandises, etc., ni "de faire ou expédier quelque affaire que ce soit de sa profession ordinaire ou se rattachant à cette profession, ou pour gain". Avec le mot "ou" il ne serait permis à personne d'expédier quelque affaire de sa profession ordinaire, même si ce n'était pas pour du gain. On me dit que l'intention du comité était seulement d'interdire l'achat et la vente et l'exercice de sa profession pour du gain.

M. A. LAVERGNE : Je crois qu'il faudrait modifier tout l'article, car il reste encore les mots "ni de faire, ou d'employer personne pour faire, ce jour-là, quelque ouvrage, affaire ou travail que ce soit."

M. DANIEL : Je crois pouvoir expliquer pourquoi les mots "ou pour gain" ont été mis là. C'était pour empêcher que le dimanche quelqu'un pût faire un travail ne se rattachant pas à sa profession ordinaire.

M. AYLESWORTH : L'honorable député prétend-il que ces mots ont été mis là intentionnellement ?

M. DANIEL : Oui.

M. PICHE : Ces mots ont été mis intentionnellement, mais l'expression va trop loin. L'intention du comité était de dire "ou pour un gain de faire ou d'employer personne pour faire ce jour-là quelque ouvrage, affaire ou travail que ce soit". C'est le 2e "ou" qu'il faudrait retrancher. Si la Chambre remet cet article en discussion, je crois qu'il contient plusieurs points qui n'ont pas été discutés. Je propose de remettre en discussion l'article 2.

(La motion est adoptée.)

Sur l'article 2 (ne rien vendre et ne faire aucune affaire ni aucun travail le dimanche).

M. AYLESWORTH : Je propose que le mot "ou" à la 25e ligne, soit retranché.

(L'amendement est adopté.)

M. PICHE : Depuis que nous avons discuté ce très important article 2, nous avons eu des explications ministérielles qui jettent un jour nouveau sur toute la question. Je

crois qu'il y a lieu de tenir compte de ces explications.

M. L'ORATEUR-SUPPLÉANT : Vous êtes toujours sur l'article 2 ?

M. PICHE : Oui. Je puis donner immédiatement d'amendement que j'entends proposer, mais je désire faire quelques remarques avant de le déposer. Au début le Gouvernement semblait être d'opinion que les législatures provinciales n'avaient aucune juridiction en matière d'observance du dimanche. Mais au cours de la séance du 27 l'honorable ministre de la Justice a fait deux déclarations qui font disparaître tout doute sur ce point. Je citerai ces déclarations. La première se trouve à la page 6445 des Débats :

Mais ayant pris part à l'argumentation et ayant entendu prononcer le jugement, je crois pouvoir dire que la substance du jugement tel que rendu par le lord Chancelier, était à l'effet que la province avait, par cette législation particulière, empiété sur le terrain du code criminel, mais que, en tant que la province pourrait légiférer à ce sujet sous d'autres rapports, sans déclarer que telle ou telle chose est un crime, lorsque cette chose n'avait pas antérieurement été considérée comme un crime dans cette province, celle-ci a parfaitement le droit de légiférer ainsi.

A la reprise de la séance, la discussion fut ramenée sur cette explication du ministre et en réponse à une question de l'honorable député de York-sud (M. Maclean) il dit :

Cela est certainement dans les limites de la juridiction d'une législature provinciale. Elle peut légiférer sur toutes les questions relatives à la propriété et au droit civil, et tant qu'elle n'empiète pas sur le terrain du code criminel, je ne vois aucune raison pour qu'elle ne puisse pas régulièrement légiférer en ce qui concerne l'observance du dimanche.

Nous avons donc deux déclarations du ministre de la Justice dans lesquelles il déclare formellement que les législatures provinciales ont juridiction en cette matière. J'ai toujours été de cet avis et j'ai été heureux de voir l'honorable ministre de la Justice prendre cette attitude. Aux pages 6482-3 de l'édition anglaise non révisée des Débats, nous trouvons une autre déclaration, venant d'une source différente. L'honorable député de Jacques-Cartier (M. Monk) dit :

N'oublions pas que si nous ouvrons la porte à ces exceptions, nous serons obligés dans les sessions à venir d'adopter d'autres lois accordant d'autres exceptions.

Il n'y a pas de doute à ce sujet. Cette législation agitera le pays à tel point que d'ici à de longues années le Parlement sera occupé à légiférer pour amender ce bill, jusqu'à ce qu'enfin nous ayons réussi à lui donner une forme toute différente de sa forme actuelle.

C'est par ce cri d'alarme que l'honorable député de Jacques-Cartier nous met en garde contre le danger d'ouvrir la porte de

ce Parlement aux acrimonieuses discussions de race et de religion. Mon honorable ami a certainement raison. Je suis convaincu que nous désirons tous, autant que possible, éviter de nous aventurer sur ce terrain glissant. Or, puisqu'il est absolument admis que ces questions sont du ressort des législatures provinciales, je ne vois pas pourquoi le Parlement fédéral, même en agissant dans les limites de ses attributions, voudrait priver pour toujours les législatures du droit de s'en occuper. Puisqu'elles ont ce droit, je crois qu'en leur laissant toutes les questions qui sont incontestablement de leur ressort, nous serions suffisamment protégés contre les craintes légitimes qui se sont manifestées et dont l'honorable député de Jacques-Cartier s'est fait l'écho.

Quand j'ai proposé de modifier cet article j'ai demandé qu'on respectât les dispositions législatives passées et futures des législatures sur toutes questions concernant ce bill. J'ai fait remarquer, en même temps, qu'il serait peut-être dangereux d'autoriser les législatures à légiférer sur tout ce qui est affecté par ce bill, car nous pourrions par là, leur demander de confirmer ou d'abroger des dispositions législatives fédérales qui ne sont pas de leur ressort.

Il est possible qu'à ce point de vue, mon amendement allât trop loin et que ce soit une des raisons qui a engagé la Chambre à le rejeter. Je viens maintenant avec un nouvel amendement qui, à mon sens, est très clair et qui, tout en remédiant à la situation actuelle, autorisera—ou confirmera les pouvoirs qu'elles possèdent déjà—les législatures provinciales à légiférer à l'égard de celles de ces questions qui sont de leur ressort.

En adoptant cet amendement, nous éloignons, pour toujours, toute cause d'agitation de cette enceinte. Nous ne recevrons pas continuellement des pétitions des différentes provinces nous demandant de modifier la loi selon les conditions locales ou les préférences de ceux-ci ou de ceux-là. De cette manière le principe du bill reste intacte et la loi sera votée telle que désirent l'avoir ceux qui en demandent l'adoption. Je propose :

Que l'article 2 soit modifié en substituant aux mots précédemment adoptés aux 2e et 3 lignes, les mots suivants :

Actuellement en vigueur ou qui le deviendront par la suite, en matières qui sont du ressort exclusif des législatures provinciales.

M. ARMAND LAVERGNE : Avant que cet amendement soit adopté, je désire proposer un sous-amendement ; mais je tiens avant tout à féliciter le Gouvernement de son bon mouvement. Je considère que l'article 2, dans sa forme actuelle et sans le mot "ou" à l'avant dernière ligne, est de beaucoup plus acceptable. Je félicite aussi l'honorable député de Montréal, division Sainte-Marie, (M. Piché) du beau combat qu'il a livré en faveur de la liberté, à l'oc-

casion de ce projet de loi ; mais il ne faut pas que nous nous abusions. L'amendement de mon honorable ami (M. Piché) nous assure simplement ce que nous possédions déjà en vertu de la constitution de 1867. Je crois que le Parlement n'a pas le droit d'adopter cet amendement, ou, s'il a ce droit, l'amendement ne nous assure rien que nous n'ayons déjà, et par conséquent, il est inutile. Si cet amendement est adopté, le bill n'en conservera pas moins le caractère odieux que nous lui découvrons, à mesure que nous l'étudions.

Même si le Parlement rejette cet amendement, les matières qui sont du ressort exclusif des législatures provinciales n'en seront pas atteintes, et c'est pourquoi, tout en rendant hommage aux bonnes intentions de mon honorable ami (M. Piché), je dis que son amendement est inutile.

Qu'il soit adopté ou rejeté, les conditions restent les mêmes. Prenons comme exemple, le cas d'un cocher de place qui fait certains travaux le dimanche, même si l'amendement est adopté qui lui permet d'exercer sa profession ce jour-là, il tombe sous le coup de la loi criminelle, qui lui interdit de louer ses services le jour du Seigneur. Si le Parlement décrète que c'est une offense criminelle pour un cocher de place de louer ses services, cet acte reste, pour me servir d'un terme philosophique, *malum in se*, même s'il est permis par les autorités provinciales ou municipales ; le Parlement a mis dans le recueil de ses lois que cet acte est une offense criminelle et ce cocher peut être poursuivi. Donner et retenir ne vaut, dit un axiome de droit, et cet amendement ne fait rien autre chose. Le Parlement donne d'une main aux provinces ce qu'elles ont déjà, et de l'autre, il retient ce qu'il pourrait leur donner pour la sauvegarde de leurs libertés. Il est évident qu'en disant dans l'amendement "toutes les lois actuellement en vigueur ou qui pourront le devenir, en matières exclusivement du ressort des législatures", on ne fait rien pour garantir les libertés provinciales et les droits civils, puisque ce qui serait matière civile dans les provinces devient offense criminelle en vertu de ce bill. Je propose que l'article soit modifié en retranchant les mots "ci-devant rendues" et en y substituant les mots "actuellement en vigueur ou qui le deviendront par la suite".

M. PICHE : Je soulève une question de procédure. Ce sous-amendement ne pourrait que ramener devant le comité l'amendement, mot pour mot, que j'ai déjà proposé et qui a été rejeté. Quand cet article du bill est venu en discussion, j'ai proposé qu'il fût modifié en retranchant les mots "ci-devant rendues" aux 2e et 3e lignes, et en y substituant les mots "actuellement en vigueur ou qui pourront le devenir par la suite".

Je propose, en ce moment que les mots "ci-devant rendues" aux 2e et 3e lignes

M. LAVERGNE.

soient remplacés par les mots "actuellement en vigueur ou qui pourront le devenir par la suite en matières qui sont du ressort exclusif des législatures provinciales". Si on retranche les mots "en matières qui sont du ressort exclusif des législatures provinciales" on ramène l'amendement qui a déjà été rejeté par le comité et nous ne pouvons pas faire cela. Lors de la 3e lecture, mon honorable ami (M. A. Lavergne) pourra peut-être présenter son amendement, mais il ne peut pas le faire à présent.

M. A. LAVERGNE : Je maintiens que mon amendement est parfaitement régulier. L'honorable député a proposé que l'article 2 soit remis en discussion. Si nous pouvons faire cela, c'est comme s'il n'y avait rien eu de fait à l'égard de l'article 2 et tous les amendements qui ont été proposés peuvent être proposés de nouveau, absolument comme si cet article venait en délibération pour la première fois. Je maintiens donc que mon amendement est régulier.

M. SPROULE : Je ne crois pas qu'il soit régulier de recommencer à proposer les amendements sur lesquels le comité s'est déjà prononcé, à l'égard de cet article.

M. A. LAVERGNE : L'honorable député (M. Sproule) ne doit pas oublier que l'article 2 a été adopté, que l'honorable député de Montréal, division Saint-Marie (M. Piché) a proposé qu'il fut remis en délibération et que l'honorable ministre de la Justice l'a modifié. Ce n'est pas l'article primitif, mais le nouvel article que l'honorable ministre de la Justice a modifié de sorte que mon amendement est parfaitement régulier. Il le serait également s'il s'agissait de l'article primitif, puisqu'il est remis en délibération.

L'ORATEUR SUPPLEMENT : Le comité ayant déjà rejeté cet amendement, l'objection de l'honorable député (M. Piché) serait bien fondée si le comité n'avait pas décidé, depuis, de remettre l'article 2 en délibération. Mais, le comité en ayant décidé ainsi, je considère que l'amendement est régulier.

M. AYLESWORTH : L'amendement de l'honorable député de Montmagny (M. A. Lavergne) nous ramène exactement aux conditions qui ont été discutées et décidées il y a trois ou quatre jours et je ne reviendrai pas sur ce que j'ai dit en cette circonstance. Mais une des remarques de mon honorable ami semblerait indiquer que lui et plusieurs autres peut-être se font une bien fausse idée de la portée de cette loi. Cet article 2 exempte expressément de son opération les matières qui y sont spécifiées. L'article 3 stipule d'autres exemptions et permet entre autres choses le transport des voyageurs et le travail qui s'y rattache. L'honorable député a cité l'exemple d'un cocher de place qui transporterait un voyageur le dimanche, or il est évident que le cas serait couvert par l'exemption de l'arti-

de 3 que je viens de mentionner, que cette exemption est expressément formulée dans la restriction introduite dans l'article 2 et que ce cocher ne s'exposerait à aucune poursuite.

M. A. LAVERGNE : L'article interdit tout travail pour un gain. Donc un cocher ne pourrait louer ses services, puisqu'il travaillerait pour un gain, mais aux termes de l'article 3, il pourrait louer son cheval et sa voiture.

M. AYLESWORTH : Si l'honorable député n'avait laissé finir, il se serait probablement épargné cette observation. Je parlais du paragraphe "f" de l'article 3 qui exempte de l'opération de l'article 2 "le transport des voyageurs ou passagers et le travail qui s'y rattache", et je faisais observer que vu que l'article ne défend que les choses mentionnées dans le dit article, "excepté ainsi que prévu en ladite loi", il est évident que le travail d'un cocher qui transporterait un voyageur ou ferait un travail qui s'y rattache, serait exempté de l'opération de l'article 2, et c'était l'intention bien arrêtée d'exempter ce travail de l'opération de cette loi.

Mais, si d'un autre côté, un cocher entreprenait de transporter des meubles, c'est un travail que le bill entend prohiber le dimanche, c'est un travail qui peut aussi bien se faire tout autre jour de la semaine, qu'il n'est pas nécessaire de faire le dimanche et au sujet duquel nous croyons devoir intervenir pour empêcher un cocher de faire un travail de sa profession ordinaire.

M. A. LAVERGNE : Prenons le cas d'un voiturier qui loue ses services dans un simple but de récréation, pour promener une famille dans la ville. Cela serait-il compris dans le paragraphe "f" ?

M. AYLESWORTH : L'exemple que donne l'honorable député concernerait plutôt un cocher de place qu'un camionneur et je fais une distinction entre les deux. D'ailleurs il est impossible de prévoir tous les cas abstraits que l'on peut supposer. J'ai fait ces remarques parce que l'honorable député a cité ce cas, comme un exemple de l'excessive sévérité de la loi, et à défaut d'explication, la chose peut paraître ainsi. Je dois dire que sous presque tous les autres rapports, ce bill n'introduit aucun changement radical dans les mœurs et les habitudes de la population dans aucune partie du pays.

Quant à l'amendement de l'honorable député de Montréal (M. Piché) je dois dire que dans les remarques que j'ai faites l'autre jour et qu'il a citées, je ne vois aucune modification de mon attitude ou de mes opinions antérieures. Il est possible que sur ce point, j'aie été mal compris par un certain nombre de membres de cette Chambre. Je ne me suis pas rendu compte de ce malentendu, car j'aurais saisi plus tôt l'occasion, au cours de ce débat, d'expliquer clairement

ce qui est mon humble opinion quant à la juridiction des législatures provinciales en la matière. Leur juridiction générale, en vertu de la loi constitutionnelle de 1867, est hors de doute. Aux termes de l'article 92, elles ont exclusivement le pouvoir de légiférer en matière de propriété et de droits civils, dans les limites de la province. La seule difficulté pour fixer exactement la limite ou l'étendue de leurs diverses attributions, consiste à déterminer, dans un cas particulier, si ce qui fait l'objet de la législation est compris dans le terme général de propriété ou de droits civils ou constitue un empiètement sur une matière qui est du ressort exclusif de ce Parlement.

Sous ce rapport, cependant, les nombreuses décisions judiciaires rendues depuis une trentaine d'années, tant ici qu'en Angleterre ont beaucoup contribué à faire disparaître les doutes qui existaient et qui, sans cela, existeraient encore sur l'interprétation exacte des termes du statut ; et je ne crois pas me tromper en disant que le résultat a été que dans les limites d'une interprétation raisonnable de la phrase en question, les pouvoirs des législatures provinciales de légiférer en ces matières sont aussi absolus que ceux de ce Parlement.

J'exprime en ceci mon opinion personnelle et loin de voir d'un mauvais œil l'amendement de l'honorable député de Sainte-Marie, j'en suis enchanté. Il sera et devrait être une consécration des droits égaux des législatures provinciales, dans les limites de leur juridiction de légiférer en ces matières. A différentes époques de notre histoire politique la question des droits provinciaux a joué un grand rôle. C'est l'orgueil du parti politique auquel j'appartiens et c'est aussi mon orgueil à moi, humble membre de ce parti, d'avoir toujours été le défenseur de ces droits. Je verrai donc avec un vif plaisir dans cette loi et dans toutes celles que ce Parlement pourra voter, la consécration du droit absolu des provinces de légiférer sur toutes les questions qui sont dans les limites de leurs attributions. Tel sera l'effet de cet amendement qui rendra la loi, sinon plus acceptable, du moins, moins désagréable à la population de la province de Québec.

L'ensemble de cette loi, comme la chose a été expliquée plus d'une fois par nous qui en sommes les promoteurs, a été conçu dans une idée de concession. Je crois qu'il est désirable et après avoir entendu, les délibérations de cette Chambre je me crois autorisé à dire que toute la députation croit désirable qu'il y ait sur cette question du repos dominical, une loi aussi uniforme que possible, s'appliquant à toutes les parties du Canada. L'uniformité absolue n'est peut-être pas possible, mais il est néanmoins à souhaiter qu'une loi de cette nature soit adoptée par ce Parlement à seul juridiction en matière criminelle. C'est en nous appuyant sur ces considérations que nous

avons déposé le présent bill. Mais pour que la loi ait l'appui moral et les sympathies de toutes les classes de la population, dans toutes les parties du pays, il est indispensable de faire de part et d'autre toutes les concessions qui ne sont pas incompatibles avec le principe du bill. C'est dans cette disposition d'esprit et en vue de donner satisfaction à ceux dont les idées ne concordent pas avec celles de ma propre province, que j'accueille si favorablement l'amendement proposé par l'honorable député de Sainte-Marie (M. Piché) et que je demande à la Chambre de l'adopter.

M. MONK : Je serais très heureux de voir dans l'amendement que propose l'honorable député de Sainte-Marie, un moyen de sortir de la difficulté où nous nous trouvons. Mais si je comprends bien le sens de cet amendement, il ne nous donne pas la solution cherchée. L'article 2 dit :

Le dimanche il n'est permis à personne, excepté ainsi qu'il est prévu en la présente loi ou dans les lois provinciales ci-devant rendues...

Cet article, à mon sens, décrète que toute législation provinciale se rapportant au repos dominical et antérieure à l'adoption du présent bill, sera respectée. Cela mettrait à l'abri les lois provinciales déjà en vigueur, en matière relevant des législatures provinciales. Or, l'honorable député de Sainte-Marie, après avoir rappelé que l'honorable ministre de la Justice a expliqué l'autre jour la nature de la décision du conseil privé, c'est-à-dire, que le conseil privé avait déclaré ultra vires les dispositions législatives adoptées par la législature d'Ontario en matière criminelle, et après avoir expliqué, si je me rappelle bien, qu'à l'avenir il sera très difficile d'allonger la liste des exceptions prévues par le bill, a proposé comme remède de remplacer les mots "ci-devant rendues" de l'article 2, par les suivants :

Actuellement en vigueur ou qui le deviendront par la suite, en matières qui sont du ressort exclusif des législatures provinciales.

Le défaut que je trouve à cet amendement, c'est qu'il n'assure rien. Les législatures provinciales auront, incontestablement, comme elles l'avaient auparavant, pleins pouvoirs de légiférer dans les limites de leurs attributions. Je crois que l'honorable ministre de la Justice s'en rend parfaitement compte, puisqu'il dit que dans l'intérêt de la bonne entente nous devons décréter qu'à l'avenir les législatures provinciales auront le droit de légiférer en matière relevant de leur juridiction exclusive. Mais cela ne conférera pas à une législature le droit d'adopter aucune loi de la nature du présent bill. Les législatures n'auront pas ce droit.

L'honorable député de Montmagny, se rendant compte que cet amendement n'accorde aux législatures aucun pouvoir qu'elles n'aient déjà, en dehors de toute action de ce Parlement, demande à le modifier et pro-

pose que les législatures soient autorisées à légiférer absolument, et non seulement dans la limite de leur juridiction exclusive, en la matière. Ai-je raison d'interpréter ainsi le sous-amendement de l'honorable député de Montmagny qui déclare que la proposition de l'honorable député de Sainte-Marie n'améliore aucunement le sort des provinces ?

M. DUNCAN ROSS : L'honorable député prétend-il que le Parlement peut conférer aux provinces des pouvoirs qu'elles n'ont pas ?

M. MONK : J'en doute, mais ce serait l'objet du sous-amendement de l'honorable député de Montmagny. Il ne demande pas de conférer aux provinces, sur cette question ou sur d'autres, des droits qu'elles possèdent déjà. Ce serait parfaitement inutile. Il veut que nous allions plus loin et que nous décrétions que sur cette question du repos dominical, les législatures provinciales aient juridiction, que ce soit en matière criminelle ou autre. La question est de savoir si nous pouvons déléguer ce pouvoir.

M. A. LAVERGNE : Uniquement à l'égard des questions se rattachant à cette loi.

M. MONK : C'est vrai, mais, comme l'a expliqué le ministre de la Justice, c'est en matière criminelle. Je ne sais pas si je me fais bien comprendre. Je serais disposé à accueillir favorablement l'amendement de l'honorable député de Sainte-Marie, mais il ne comporte aucune garantie. Pour sauvegarder les provinces, il faut accepter le sous-amendement de l'honorable député de Montmagny et décréter que les législatures auront, non seulement les pouvoirs qu'elles possèdent déjà, mais aussi celui de légiférer en matière criminelle relevant de la question du repos dominical.

(La séance, suspendue à une heure, est reprise à trois heures.)

M. MONK : Je tiens à ce que mes remarques de ce matin sur l'amendement de l'honorable député de Sainte-Marie soient bien comprises. Aux termes de l'article 2, la loi s'appliquera à tous, "excepté ainsi que prévu en la présente loi ou dans les lois provinciales ci-devant rendues". Cela veut dire les lois provinciales actuellement en vigueur. Mon honorable ami (M. Piché) demande que l'exception s'étende à toute loi ultérieure votée par les législatures provinciales en matières relevant exactement de leur juridiction. L'effet de cet amendement sera que toute loi qui pourra être votée plus tard sur une matière que l'article 92 de la loi constitutionnelle de 1867 décrète être du ressort provincial, aura force de loi, nonobstant les dispositions du présent acte.

L'honorable député de Montmagny va plus loin et demande que toute législation provinciale ultérieure relative au repos do-

minical, même en dehors des attributions des provinces, soit également respectée. Pour être mieux compris, je citerai un exemple. Nous avons à Montréal un journal publié exclusivement le dimanche, par une compagnie à fond social. Supposons qu'il ne soit pas publié par une compagnie et qu'après l'adoption de ce bill quelqu'un qui désirerait publier un journal le dimanche s'y fit autoriser par un acte de la législature. L'intention de l'honorable député de Sainte-Marie est que nonobstant les dispositions du présent bill, cette personne puisse publier un journal du dimanche dans la province de Québec en vertu de l'acte provincial qui l'y autoriserait, puisque cet acte serait indubitablement dans les limites de la juridiction de la province. Mais l'éditeur de ce journal sera-t-il exempté de l'opération du présent bill s'il est adopté? Je ne le crois pas, car la jurisprudence du conseil privé établit que bien qu'une loi puisse être du ressort des provinces, du moment que le Parlement fédéral déclare l'acte visé une offense criminelle, il tombe ipso facto sous le coup de la juridiction fédérale et cette dernière a le droit de le défendre.

J'irai plus loin, et pour faire mieux saisir la question, je supposerai un cas extrême. A Montréal, le dimanche après-midi beaucoup de gens vont faire une promenade sur le fleuve, sur des bateaux d'excursions. Si une compagnie est autorisée par la législature provinciale, à exploiter ces excursions du dimanche, ce bill, s'il est adopté, empêcherait-il cette compagnie de faire ces excursions du dimanche? Je crois que oui, malgré l'amendement de l'honorable député de Sainte-Marie.

Je crois qu'il est bon de signaler toutes ces objections, car je considère que le bill, dans sa forme actuelle n'est pas acceptable, et qu'il donnera lieu à d'interminables procès si nous votons la loi sans en avoir bien pesé toutes les conséquences. Ces remarques n'ont pas pour but de retarder l'adoption du bill, mais je veux, lorsque la discussion sera finie, que nous sachions exactement où nous en sommes.

M. GERVAIS : Il y a peine deux heures que j'ai pu prendre connaissance de cette proposition à l'effet de modifier l'article 2 du bill. Je dois dire que cet amendement est de nature à me réconcilier, jusqu'à un certain point, avec les côtés peu acceptables de ce projet de loi. Je n'hésite pas à déclarer qu'il faut une forte dose d'imagination pour découvrir dans ce bill, même ainsi modifié, quelques bons points qui le recommandent à l'adoption de cette Chambre. Mais je dois avouer aussi qu'ainsi modifié, le bill est de beaucoup plus acceptable.

Toutefois, pour arriver à une conclusion raisonnée, il faut mettre les choses au point. Nous savons tous que l'autorité en vertu de laquelle ce Parlement légifère en ce moment, lui est conférée par la loi constitutionnelle de 1867. L'article 92 de cette loi dit :

Dans chaque province la législature pourra exclusivement faire des lois relatives aux matières tombant dans les catégories de sujets ci-dessous énumérés, savoir :

8. Les institutions municipales dans la province.

15. L'infliction de punitions par voie d'amende, pénalité ou emprisonnement dans le but de faire exécuter toute loi de la province décrétée au sujet des matières tombant dans aucune des catégories de sujets énumérés dans cet article.

Sous l'autorité de cet article 92 de la loi constitutionnelle de 1867, Québec, Ontario et plusieurs autres provinces ont adopté des lois constituant certaines offenses et réglementant la morale. Ces édits ont été confirmés et déclarés valides par le conseil privé d'Angleterre dans plusieurs causes, entre autres dans celle de Hodge contre la Reine, qui est rapportée dans les "Law Reports of 1883-84, Appeal Cases, No. 9". Voici le jugement du conseil privé dans cette cause célèbre :

Il est jugé que la loi de 1877 relative aux permis de vente de boissons, chapitre 181, statuts révisés d'Ontario, qui, aux articles 4 et 5, formule des règlements de police et municipaux d'une nature purement locale, pour la bonne tenue des tavernes, etc., n'intervient pas, quant à ces articles, dans "la réglementation du trafic et du commerce" mais relève des paragraphes 8, 15 et 16 de l'article 22 de la loi constitutionnelle de 1867, et est dans les limites des attributions de la législature provinciale.

Il est vrai que plus tard, en 1903, le conseil privé, dans la cause de la compagnie de tramways d'Hamilton, appelante, et le procureur général d'Ontario et autres, intimés, (Law Reports, Appeal Cases, 1903, p. 524) a décidé que la législature de cette province n'a pas juridiction pour réglementer le repos dominical. Il faut dire que le cas dans lequel cette décision a été rendue avait été simplement soumis au tribunal, à titre de consultation, ce qui est, comme ne l'ignore aucun avocat, un moyen bien aléatoire d'établir une jurisprudence. Une question aussi importante que celle du repos dominical n'aurait pas dû être soumise par le gouvernement d'Ontario au comité judiciaire du conseil privé d'Angleterre à titre de simple consultation. Il aurait fallu y joindre une exposition complète des faits et une preuve suffisante pour éclairer la religion de ce haut tribunal sur le véritable état de choses au Canada. Il est trop tard maintenant. Le mal est fait. Quand pourra-t-il être défait?

Je pourrais ajouter que beaucoup de personnes au Canada ne professent pas un amour exagéré pour les décisions rendues par le conseil privé d'Angleterre depuis quelques années, plus particulièrement sur les questions constitutionnelles. Tout le monde se rappelle qu'il n'y a pas bien longtemps, sur la question des écoles du Manitoba, le conseil privé d'Angleterre a rendu, à deux ans d'intervalle, deux décisions contradictoires.

Je mentionne ces faits en passant, afin d'expliquer que je n'entends pas, pour voter

sur ce bill, me guider sur la jurisprudence du conseil privé d'Angleterre, car rien ne me dit que je ne vivrai pas assez pour être témoin de nouvelles contradictions de la part de ce haut tribunal.

Il me faut donc chercher d'autres autorités pour appuyer le vote que je me propose de donner. Je remonte, encore une fois à la loi constitutionnelle de 1867, afin d'y chercher les raisons pour lesquelles ce bill doit être approuvé ou rejeté. Je vois au paragraphe 24 de l'article 91 que l'autorité législative exclusive du parlement fédéral s'étend à la loi criminelle y compris la définition des crimes et des délits. A mon sens, le Parlement, qu'il abuse ou non de son autorité, peut déclarer crime ou délit le simple exercice d'un droit civil conféré soit en vertu du droit coutumier anglais, soit en vertu du code civil de la province de Québec. Il est vrai qu'une semblable disposition constituerait un abus d'autorité, mais le Parlement a ce pouvoir, s'il lui prenait fantaisie de l'exercer.

Les provinces sont donc à la merci du Parlement qui peut décréter que c'est une infraction au code pénal de louer une voiture, de se promener dans les rues, de pêcher à la ligne le dimanche. Si telle est la vraie situation au point de vue constitutionnel, il faut bien admettre que le Parlement du Canada prend, en cette circonstance une attitude très arbitraire.

La Chambre, à ce que je vois, n'est pas disposée à abuser de ses prérogatives pour léser les droits civils de la province de Québec ou d'aucune autre province, en faisant un crime du simple exercice d'un droit civil. Elle consent donc à établir une ligne de démarcation entre l'usage légitime de son pouvoir législatif et ce que j'appellerai l'usage illégitime ou l'abus de ce pouvoir.

Où tirera-t-on cette ligne de démarcation? La Chambre des communes semble disposée à reconnaître, comme ligne de démarcation, entre l'usage légitime et l'abus de son autorité législative les règles constitutionnelles bien connues posées par la loi de 1867 qui fait le partage des attributions entre le pouvoir fédéral et le pouvoir provincial.

Je n'admets pas un seul instant que le Parlement du Canada puisse déléguer son autorité législative à un agent, c'est-à-dire à une législature provinciale. C'est un principe bien connu de droit public que le pouvoir souverain peut seul déléguer ses pouvoirs législatifs, et seulement en vue de l'intérêt public.

M. ARMAND LAVERGNE : Lors de la confédération, en 1867, le Parlement du Canada n'a-t-il pas été érigé en pouvoir souverain ?

M. GERVAIS : Non. La confédération a été établie en 1867. Le Parlement canadien reçut ce qu'on appelle en droit public une délégation de pouvoir. Personne ne voudra

M. GERVAIS.

prétendre que le Parlement du Canada exerce un pouvoir souverain, dans le sens attribué à ce mot en droit public—c'est un pouvoir délégué, par conséquent limité. En vertu du droit civil ou du droit coutumier d'Angleterre, un agent peut déléguer ses pouvoirs à un sous-agent, mais en droit public, en matière administrative, un pouvoir délégué ne peut jamais être délégué à une autre autorité. La prétention que le Parlement canadien pourrait déléguer ses pouvoirs législatifs en matière de repos dominical, est donc mal fondée. Mais, d'un autre côté, le Parlement canadien doit s'abstenir d'abuser du pouvoir législatif qui lui a été délégué, dans l'intérêt de la paix et de la concorde, et c'est ce qu'a en vue le présent amendement.

Si le Parlement accepte l'amendement proposé, cela équivaut virtuellement à dire : Nous avons le pouvoir de déclarer crime le simple exercice d'un droit civil de la province de Québec; mais dans l'intérêt de la paix et de la concorde entre les différentes provinces, bien que nous décrétions une infraction au code pénal l'exercice de toute profession, et de tout métier et certaines choses innocentes en elles-mêmes et permises par les lois civiles, nous décrétons aussi que les choses déclarées illégales par le présent bill, pourront être déclarées légales par les lois provinciales, car nous n'aimons pas à intervenir dans les institutions, les coutumes et les usages de chaque province pour le plaisir d'inventer de nouveaux crimes.

Je citerai un exemple, pour mieux me faire comprendre. Prenons les lois relatives à l'exercice de la profession de notaire, dans la province de Québec. Elles permettent à un notaire de rédiger et de signer un acte authentique le dimanche. Un notaire ne peut pas, le dimanche signifier un document; il ne peut pas réunir un conseil de famille—une assemblée de parents pour interdire quelqu'un ou pour nommer un tuteur; il ne peut accomplir aucune fonction judiciaire; mais il peut rédiger un acte pour le transfert d'une propriété mobilière ou immobilière. Or l'article 2 du bill, tel qu'actuellement rédigé, déclare illégal ce travail qui est légal dans la province de Québec. Quand ce bill aura force de loi, le notaire qui passera un acte le dimanche commettra une infraction au code pénal. Si je savais que cet article ne puisse pas être modifié de manière à empêcher cela, je voterais contre son adoption; mais je suis prêt à l'accepter avec cet amendement qui permet à chaque province de prendre les moyens d'empêcher la loi fédérale d'avoir cet effet. L'article 2, ainsi modifié, voudra dire que bien qu'un notaire de la province de Québec qui signe un acte authentique le dimanche viole la loi, il lui sera loisible d'exercer sa profession comme auparavant, si la loi provinciale lui confère ce droit. Je pourrais citer beaucoup d'autres exemples tirés du code civil de la province de Québec, mais je crois que la si-

tuation est bien comprise et je ne veux pas abuser de la patience de la Chambre.

En terminant, je concède qu'avec cet amendement les législatures provinciales pourront légiférer à l'égard des nombreuses matières énumérées à l'article 92 de la loi constitutionnelle de 1867. Aux termes de l'article 2, ainsi modifié, les législatures provinciales—celle de la province de Québec entre autres—pourront réglementer le repos dominical au moyen de simples règlements de police où en vertu du paragraphe 16 de l'article 92 :

Généralement toutes les matières d'une nature purement locale ou privée dans la province.

Personne ne peut prétendre que dans ce cas le Parlement déléguerait son autorité législative, mais tout le monde devra admettre qu'il reconnaît le droit des provinces de légiférer sur les questions qui, d'après l'esprit et la lettre de la constitution de 1867, sont du ressort des législatures.

Que reste-t-il encore à dire ?

Tout le monde admettra que la réglementation du repos dominical fait partie de ce qu'on appelle la moralité publique. Par la loi naturelle, par les lois de tous les Etats qui sont basées sur la loi naturelle, par la loi divine qui, je le répète, doit prévaloir même à l'encontre de l'Evangile, l'autorité locale et l'autorité provinciale sont suprêmes en matière de moralité publique.

Qu'entend-on par moralité ? C'est l'ensemble des habitudes, des coutumes, des usages. Or les usages les coutumes, les habitudes varient avec les pays. Ce qui est immoral dans une grande ville comme New-York, peut être parfaitement innocent dans les forêts reculées du Canada, et "vice versa". Par conséquent, il serait déraisonnable de la part de l'autorité centrale d'un pays de vouloir légiférer à l'égard de la moralité publique, c'est-à-dire de vouloir régir les coutumes, les habitudes et les usages locaux. J'appuierai cette prétention d'une citation que j'emprunte à l'encyclopédie légale américaine et anglaise, volume 18, page 750, dont je demande la permission de donner lecture à la Chambre :

LA CONSERVATION DE LA MORALITE PUBLIQUE.

Assurer le maintien de la moralité publique est une chose guère moins importante que celle d'assurer le bon état de la santé publique, et la promulgation de lois à cette fin constitue un légitime exercice du droit de police. Sous ce titre doivent être classées les lois interdisant les loteries, prohibant ou restreignant la vente des substances nocives ou des liqueurs enivrantes. . .

L'auteur emploie les mêmes termes que le jugement du conseil privé d'Angleterre dont j'ai parlé.

. . . ordonnant la suppression ou la destruction des livres ou des images obscènes et des jeux et amusements immoraux, défendant les mariages poligames ou incestueux ou assurant le repos dominical.

Ainsi d'après cet auteur, l'observance du dimanche relève des règlements de police qui sont eux-mêmes du ressort des autorités locales, provinciales ou municipales.

J'ai fait ces quelques remarques pour démontrer que cet amendement à l'article 2 a été conçu dans un esprit de justice et que la Chambre a toutes les raisons imaginables de l'adopter. Je connais la jurisprudence du conseil privé d'Angleterre sur ce point, je sais qu'elle est susceptible de se modifier avec le temps et les circonstances, je connais aussi la loi constitutionnelle de 1867 et plus particulièrement les articles 91 et 92, et je dis qu'avec cet amendement à l'article 2, je suis prêt, jusqu'à présent, à appuyer le bill. N'est-ce pas le seul moyen que nous ayons d'empêcher ce Parlement d'abuser de son pouvoir législatif ?

M. THOMAS CHISHOLM: J'aurais quelques remarques à faire sur cet article. Je crois qu'il y a beaucoup de vrai dans ce que vient de dire l'honorable député (M. Gervais) des coutumes et des habitudes locales et il convient de leur accorder une grande importance.

A en juger par le ton général de la discussion, je crois que la députation est passablement unanime à accepter le principe du repos dominical. L'embarras semble plutôt venir de l'application de la loi, des détails qu'elle comporte et de la diversité des populations et des localités auxquelles elle doit s'appliquer.

Je remarque dans cet article 2 que nous discutons en ce moment l'absence d'un principe essentiel et large qui devrait s'y trouver. Le bill pourrait être rédigé de nouveau de manière à inclure ce principe. La preuve qu'il n'y a pas dans ce bill un principe large sur lequel pourraient se rencontrer les différentes classes de la population du Canada, c'est que l'autre jour, l'honorable député de Brantford (M. Cockshutt) un protestant et un conservateur de la province d'Ontario, a appuyé un amendement proposé par l'honorable député de Labelle (M. Bourassa), un catholique et un libéral de la province de Québec. Un principe sur lequel ces deux hommes peuvent s'entendre doit nécessairement être un principe large et il devrait être inclus dans le bill, et il le serait si le bill avait été bien préparé.

Autre chose encore. L'honorable député de Labelle était prêt, sous certaines conditions, à accepter un amendement proposé par l'honorable député de Leeds (M. Taylor). C'est une nouvelle preuve que ce bill n'est pas conçu dans un esprit large. D'ailleurs, à mon sens, il contient trop de détails, trop d'articles, trop d'exceptions. Il est mal rédigé d'un bout à l'autre. C'est comme si on voulait édifier une maison en commençant par le toit. Ce bill devrait avoir plus d'élasticité, et tenir plus compte des habitudes locales, de manière à commander le respect et l'appui du public et des autorités dans les différentes parties du Canada. Ce

sont elles qui, après tout, auront la charge d'appliquer la loi, si on ne veut pas qu'elle devienne lettre morte.

Je comprends que cette question du repos dominical est un problème très difficile à résoudre. La population du Canada est formée de beaucoup de races et de croyances différentes et son territoire couvre une étendue considérable. Le Canada est presque aussi grand que l'Europe. Il est tellement grand qu'il dépasse, pour ainsi dire, les six jours de la semaine. La distance entre ses frontières est telle qu'on pourrait punir à Halifax un pauvre juif qui aurait travaillé le dimanche, pendant qu'à la même heure, ses coréligionnaires de Vancouver pourraient légalement vaquer à leurs travaux habituels. La population de Vancouver a encore quatre heures du samedi à sa disposition quand celle d'Halifax est déjà entrée dans la journée du dimanche. Tout cela fait voir qu'une loi de cette nature doit nécessairement être très élastique. Elle devra, dans tous les cas, tenir compte d'une différence de quatre heures, dans son application.

Le bill devrait être rédigé de manière à pouvoir s'adapter aux différentes provinces. Je suis certain que dans la partie d'Ontario que j'ai l'honneur de représenter, la population ne sera jamais satisfaite d'une loi qui permet les parties de base-ball, de cricket, de foot-ball, de hockey, de golf, etc., le dimanche. Elle aura bien du mal à saisir la distinction que l'on veut faire entre les parties jouées pour un gain ou par simple divertissement.

Je répète qu'il faut donner plus de latitude aux autorités locales et je crois que c'est ce que nous donneront le débat qui vient d'avoir lieu et l'amendement qui est proposé. Il y a d'autres parties du Canada où la population n'est pas aussi scrupuleuse que celle de mon comté à l'égard de ces amusements et il est facile de voir, au ton de la discussion que beaucoup de membres de cette Chambre ne sont pas au courant de cette diversité de coutumes et de règlements, dans les différentes parties du pays, quant à la manière d'observer le repos dominical. La manière d'observer le dimanche a bien changée depuis le temps où j'étais jeune. Mes souvenirs remontent à soixante ans, et je me rappelle avec quelle sévérité le jour du Seigneur était observé autrefois. De grands changements se sont accomplis, même dans ces dix dernières années. Le repos dominical doit être observé par la population des différentes localités selon les préceptes de sa religion et les dictées de sa conscience. Il faudrait donner aux autorités locales une certaine latitude dans l'application de la loi, car, comme je l'ai dit, elle ne sera jamais fidèlement respectée, si elle n'a pas l'appui moral de ceux qui seront chargés de l'appliquer.

Je suis comme l'honorable député de Halton (M. Henderson), si je le pouvais, je vou-

M. CHISHOLM.

drais que cette législation fût aussi conforme que possible au quatrième commandement.

Mais je ne désire pas imposer mon opinion à d'autres dont les idées sont différentes. J'étais dans la ville de Québec il n'y a pas longtemps, le jour du sabbat, et j'y ai constaté avec beaucoup de plaisir, durant l'avant-midi, jusqu'à quel point le jour du sabbat y est strictement observé. Jusqu'à une heure de l'après-midi, il est beaucoup mieux observé dans la ville de Québec que dans la ville de Toronto. Je ne dis rien de la manière dont il est observé après cette heure. Mais il nous faut avoir égard aux conditions locales. On ne saurait mettre le même habit sur le dos de chaque homme en cette enceinte. Si vous tentiez de mettre mon habit sur le dos de l'honorable député de Brockville (M. Derbyshire) il croirait qu'on lui a mis la camisole de force, tandis que certains autres députés pourraient avec le même habit se trouver comme l'Irlandais qui disait que son habit lui allait bien de partout et ne le touchait pas le moins du monde. Il en est de même de ce bill. Nous ne devons pas essayer d'en faire un bill coulé dans un moule qui conviendra à tout le monde; il ne plaira à personne.

Maintenant, si nous laissons de côté la question religieuse, nous devrions avoir un jour de repos. La nature exige un jour de repos. Nous pouvons violer les lois du pays et échapper au châtement, mais si nous violons les lois de la nature, il n'y a pas d'échappatoire, il nous faut subir la punition. Il y a autre chose. Si nous n'obli-geons pas les gens à observer strictement le jour du sabbat dans diverses localités, conformément aux opinions des gens qui y demeurent, les millionnaires et les monopoleurs du pays auront bientôt fait de manipuler les choses de telle façon que le pauvre sera obligé de travailler sept jours par semaine pour gagner sa vie. On ne lui laissera pas le temps de préparer son avenir temporel ou éternel. Les grandes compagnies semblent être les grands adversaires de ce bill, et je ne suis pas certain que nous n'ayons pas trop cédé à leurs exigences. Je crois que le bill n'est pas convenablement rédigé en ce qui concerne leurs intérêts. En même temps, nous devons nous rappeler que, comme on l'a dit souvent, les corporations n'ont pas d'âme, pas de consciences et pas de vie future; en conséquence, nous aurions tort de supposer qu'elles puissent avoir beaucoup de scrupules au sujet d'une question comme celle-ci. Leur autel est en or. Il est dédié à l'argent et aux gros dividendes. Sur cet autel doivent être sacrifiés tous les nobles principes, tous les tendres sentiments, tous les scrupules religieux. La stricte observance du sabbat nuit au commerce et à l'accumulation des capitaux, et en conséquence, je suppose qu'elle doit être sacrifiée.

Or, la stricte observance du sabbat est non seulement une nécessité religieuse,

c'est de plus une nécessité physique. Nulle nation n'a continué longtemps à prospérer lorsqu'elle ne l'a pas observé. Songez aux différences mentales, morales et physiques qui séparent l'Ecoissais observateur du jour du sabbat des nations païennes de l'Orient.

Les anciens juifs et israélites étaient physiquement et moralement de beaucoup supérieurs aux peuples qui les entouraient, et lors des croisades, un soldat chrétien était considéré comme valant trois ou quatre sarrasins. Nous savons tous que les Ironsides de Cromwell, observateurs du jour du sabbat, étaient tout simplement invincibles.

Lorsque les Français tombèrent dans la révolution et l'impétié, ils firent un effort pour faire de chaque dixième jour un jour de repos, mais ils furent bientôt forcés de revenir à l'observance du sabbat. Lors de la découverte de l'or en Californie, il a été prouvé de façon concluante que, durant le voyage de 3,000 milles à travers les plaines, ceux qui s'étaient reposés durant le jour du sabbat, non seulement sont arrivés plus tôt à leur destination, mais y sont arrivés plus frais et plus dispos que ceux qui avaient voyagé sept jours chaque semaine. Prenez encore le cas du juif moderne, qui a l'habitude d'observer non seulement notre sabbat, mais le sien aussi ; c'est un fait bien connu qu'il peut épargner plus d'argent en cinq jours de la semaine qu'un homme ordinaire en six ou sept jours. Ceci est si bien connu que "riche comme un juif" est passé en proverbe. Cependant, je crains que le bill, tel que maintenant rédigé, à moins qu'il ne soit amélioré, ne contienne des articles qui ouvriront la voie à ceux qui veulent violer et profaner le jour du Seigneur. Assurément, le bill primitif était déjà assez faible, mais il était fort, comparé au bill mutilé qu'on nous présente aujourd'hui. Je crois que le Gouvernement devrait refaire le bill à neuf, et je suis certain que, grâce à l'immense majorité dont il dispose, il lui serait facile de le faire. J'aimerais qu'il fût rédigé de façon à convenir un peu mieux aux diverses régions et aux diverses opinions qui existent. Je crois qu'avec l'immense majorité dont il dispose, et avec le concours de la gauche, il devrait pouvoir faire plus et nous donner quelque chose d'un peu meilleur que ceci, en réponse au grand nombre de pétitionnaires appartenant à toutes les croyances et à toutes les confessions du Canada, qui ont demandé une législation plus sévère en ce qui concerne le jour du sabbat. Même à présent, je vais appuyer le bill, un peu malgré moi, mais seulement d'après le principe qu'il vaut mieux se contenter de quelques miettes que de s'exposer à la famine. Mais tel qu'il est maintenant, je suis convaincu qu'il ne contentera aucune partie du pays, et je suis certain qu'il ne contentera pas le pays en général. Je crois qu'il devrait être remanié et refondu, et je n'ai aucun doute qu'il puisse être rendu acceptable aux diverses localités. Les diverses localités doivent être consultées, parce

qu'elles ont des opinions et des idées différentes au sujet du sabbat. Nous sommes un peuple chrétien d'après certains grands principes généraux, mais ces principes généraux, sur lesquels nous sommes tous d'accord, ne figurent pas dans le bill, comme on peut s'en convaincre en consultant l'amendement proposé par l'honorable député de Labelle (M. Bourassa), tandis qu'un certain nombre de détails irritants sont inscrits dans le bill. Dans l'article 3 vous avez un nombre de dérogations assez considérable pour utiliser presque toutes les lettres de l'alphabet, et je crains que lorsque vous en aurez fini avec ce bill, vous n'avez tant d'amendements qu'il vous faille en outre utiliser tous les chiffres pour indiquer le nombre d'exceptions que l'on va demander. Je crois que le bill devrait être rédigé de nouveau. Il est maintenant mal rédigé et hétérogène, et je ne crois pas qu'il donne satisfaction.

M. ARMAND LAVERGNE : Avant que mon sous-amendement soit mis aux voix, ainsi que l'amendement de l'honorable député de Sainte-Marie (M. Piché), je voudrais dire quelques mots. L'honorable député de Saint-Jacques a dit que ce Parlement a seul le droit de définir ce qui doit être un délit et un crime. Puis il a déclaré que le Parlement fédéral n'a pas qualité pour déléguer aux provinces une partie quelconque de ses pouvoirs, et il a conclu en disant qu'il n'appuierait pas l'amendement. Eh bien, si le Parlement a seul le droit de définir ce qui doit être un crime, et s'il n'a pas le droit de déléguer à la législature provinciale une partie quelconque de ses propres pouvoirs, alors si l'amendement est adopté, la législature de Québec ou la législature d'Ontario pourrait déclarer légale l'une des choses qui sont défendues par l'acte, et l'infraction n'en constituerait pas moins un crime punissable en vertu du code criminel du Canada. L'honorable député de Jacques-Cartier (M. Monk) nous a cité l'exemple, si je l'ai bien compris, d'un journal publié le dimanche en vertu d'une charte de la législature provinciale permettant la publication de ce journal le dimanche. L'honorable député a dit que si le Parlement fédéral déclare que la publication d'un journal le dimanche est un crime, même après avoir obtenu une charte de la législature provinciale, cette publication tomberait encore sous le coup du code criminel. Mais, monsieur le président, je crois pouvoir aller plus loin et dire que, même si l'amendement de mon honorable ami de Montréal (Sainte-Marie) est adopté, la publication d'un journal du dimanche sera encore un crime, même si elle est autorisée par la législature, parce que nous disons, dans l'interprétation de cet acte, qu'un acte provincial, tel que défini par ce bill de l'observance du dimanche, n'est rien autre chose qu'une loi d'intérêt général votée depuis la confédération par la législature. Je soutiens qu'une

charte donnée à une compagnie, publiant un journal, par la législature provinciale n'est pas une loi d'intérêt général; c'est une loi d'intérêt local, et en conséquence, la publication d'un pareil journal le dimanche serait punissable en vertu du code criminel.

M. GERVAIS : De fait, n'est-il pas vrai qu'en vertu de cet amendement, la loi de Québec relative aux compagnies à fonds social devra être amendée de manière à permettre à une compagnie de publier un journal le dimanche ?

M. ARMAND LAVERGNE : Comme l'a dit mon honorable ami, il faut beaucoup d'imagination pour saisir le sens de cet article. Cela est très regrettable, et je crois que le Gouvernement est certainement à blâmer pour n'avoir pas soumis cet amendement à temps pour nous permettre de l'étudier.

Cet amendement a été soumis sans nous donner l'occasion de l'étudier ou de le comprendre; cependant, il nous faut donner une opinion directe, spécifique et sûre à ce sujet. À le juger à première vue et sans avoir eu l'occasion de l'étudier beaucoup, je crois que cet amendement, bien qu'il soit assez bon en soi, ne nous donne rien que nous n'avions pas auparavant—ce que le Parlement n'a pas le droit de nous donner et n'a pas le droit de nous enlever si nous étudions l'amendement avec toute notre imagination et avec toute la volonté possible, nous constatons qu'il ne nous offre aucun avantage. Une chose qui est parfaitement légale aujourd'hui, une chose qui est parfaitement innocente en soi, qui est permise en vertu d'un bill privé ou d'une charte privée, devient un crime et peut tomber sous le coup du code criminel. Je prétends que tout ce que le Parlement a le droit de déclarer être un crime, continuera à être un crime en vertu de cet acte, même si la législature adopte une loi pour le rendre légal, et que ceux qui commettront ce crime seront passibles de poursuites en vertu du code criminel et de la loi en discussion. Je termine ces courtes remarques avant le vote, en disant que j'espère voir adopter mon amendement parce qu'il est rationnel, mais s'il n'est pas adopté mes honorables amis ne devront pas être surpris si j'accepte l'amendement de mon honorable ami de Montréal (division de Sainte-Marie), parce que je crois qu'il vaut mieux avoir la moitié ou le quart d'un pain que ne rien avoir. Sur le principe même du bill, et sur l'opinion du ministre de la Justice qui affirme que cet amendement rendra le bill acceptable à toutes les classes de la société, je dois dire que je diffère avec mon honorable ami.

M. AYLESWORTH : Je fais exception pour mon honorable ami.

M. ARMAND LAVERGNE : Une grande partie du pays est soulevée contre le bill, et je ne crois pas que cet amendement puisse satisfaire le public.

M. LAVERGNE.

M. STOCKTON : Il me semble qu'un point constitutionnel assez délicat a été soulevé au cours de cette discussion et j'aimerais à avoir l'opinion de mon honorable ami le ministre de la Justice (M. Aylesworth) à ce sujet. Je remarque que l'honorable préopinant (M. A. Lavergne) n'attribuent l'opinion du ministre de la Justice autant d'importance que ne lui en attribuent certains autres membres de la Chambre. Je voudrais demander au ministre de la Justice s'il est d'opinion que le Parlement, exerçant les pouvoirs à lui conférés par l'article 91 de l'acte de l'Amérique britannique, peut déléguer ce pouvoir à une législature provinciale qui pourra l'exercer.

M. AYLESWORTH : Je ne le crois pas.

M. MACDONALD : Il me semble que lorsqu'un honorable député comme l'honorable député de Saint-Jean (ville et comté). (M. Stockton) parle de déléguer des pouvoirs aux législatures provinciales, il se sert d'un langage qui, jusqu'à un certain point, est de nature à donner une fausse idée des conséquences de ce projet de loi. En peu de mots voici ce que l'on se propose de faire au moyen de cet amendement ajouté à l'article primitif. Nous déclarons que toute législation adoptée par la législature provinciale à ce sujet, dans les limites de sa juridiction et appartenant à la catégorie de pouvoirs à elle reconnus par la Constitution, est exceptée.

M. STOCKTON : Si la législature locale possède déjà ce pouvoir, quel besoin le Parlement fédéral a-t-il de s'en occuper ?

M. MACDONALD : Parce que mon honorable ami est assez bon avocat pour savoir qu'il existe une juridiction commune entre le Parlement et les législatures locales en ce qui concerne un grand nombre de sujets dont il est parlé dans l'acte de l'Amérique britannique du Nord.

M. R. L. BORDEN : Mais ce langage n'est pas apte à exprimer cela.

M. MACDONALD : Permettez-moi de citer la déclaration à ce sujet d'un écrivain qui discute, dans le "Canadian Law Times", page 319, vol. de 1903, l'effet de la décision du conseil privé relativement à l'acte du jour du Seigneur.

Il est à regretter que Lord Halsbury, en prononçant son jugement, ait donné à son langage si peu de précision qu'il est quasi impossible de saisir sa pensée. En lisant sa phrase et tenant rigoureusement compte de la question soumise au conseil, on voit qu'il n'entendait pas s'écarter et qu'il ne s'est pas écarté des décisions antérieures touchant le pouvoir des législatures provinciales, statuant dans les limites qui leur sont assignées, de décréter des peines contre les violateurs des lois qu'elles rendent.

M. STOCKTON : Nul n'a d'objection à cela.

M. MACDONALD : Nul n'a d'objection à cela ?

M. STOCKTON : Vous supposez que la législature locale a le pouvoir de légiférer, et bien qu'elle ait ce pouvoir vous voulez déclarer qu'elle aura ce pouvoir.

M. MACDONALD : Il se peut que la proposition de mon honorable ami soit très claire dans son esprit, mais je ne crois pas qu'il ait réussi à bien faire comprendre au comité où il veut en venir. En tant qu'il s'agit des droits de la législature provinciale, nous commençons par les pouvoirs qui lui sont accordés en vertu de l'article 92 de l'acte de l'Amérique britannique du Nord. Elle a le pouvoir de légiférer exclusivement sur tous les sujets mentionnés dans l'article 92 de l'acte de l'Amérique britannique du Nord. Nous disons que si elle légifère au sujet d'une question quelconque qui appartient à cette catégorie de sujets et que si elle touche à cette question du repos dominical, rien de ce qu'elle permettra à ce sujet dans les limites de sa juridiction ne sera un crime en vertu du présent acte.

M. STOCKTON : Quand même le parlement du Canada déclarerait que c'est un crime ?

M. MACDONALD : Pour la raison que j'ai indiquée.

M. STOCKTON : Je crois que le ministre de la Justice ne dira pas cela.

M. MACDONALD : Parce que nous exemptons de l'application de la loi les actes permis et autorisés par la législature provinciale. Ce ne sont pas des crimes parce que nous déclarons expressément à l'article 2 du présent bill que les actions commises sont exceptées si elles sont commises sous l'empire des lois qui étaient en vigueur ou qui pourront être rendues à l'avenir, permettant de faire certaines choses, et que la législature a le droit d'adopter. Ces choses qui sont permises par les actes provinciaux, nous les exceptons de la catégorie de choses que nous déclarons être des crimes en vertu du présent bill.

M. ARMAND LAVERGNE : Mon honorable ami prétendrait que si le Parlement déclare qu'une certaine chose est un acte criminel il peut alors dire à la législature qu'elle peut le rendre non criminel ?

M. MACDONALD : Si mon honorable ami (M. Armand Lavergne) qui semble prendre plaisir à toujours se servir d'un langage exagéré en parlant de ses compatriotes consacrait un peu plus de temps à l'étude des décisions de nos tribunaux et à la lecture des statuts du pays avant de venir ici poser les questions qu'il pose ; s'il était possible d'instruire mon honorable ami, ce dont je doute fort...

M. ARMAND LAVERGNE : Je ne demande pas mieux qu'à apprendre.

M. FOSTER : Seulement, c'est le professeur qu'il n'aime pas.

M. MACDONALD : Je doute fort que mon honorable ami (M. Armand Lavergne) désire apprendre, parce que tous les discours qu'il a faits à ce sujet indiquent qu'il ne veut pas être convaincu. Il parle des droits de sa province, et il déclare que le pays est en ébullition à ce sujet, et cependant lorsqu'une proposition sensée, une proposition parfaitement compatible avec la Constitution, une proposition qui reconnaît le principe primordial d'un jour de repos par tout le Dominion est soumise, mon honorable ami déclare qu'il n'en veut pas.

M. ARMAND LAVERGNE : J'ai dit que je voterais pour cela.

M. MACDONALD : Il dit, en manière d'excuse, qu'il ne veut pas que la Chambre se méprenne sur le vote qu'il donne. Mon honorable ami voudrait savoir si le Parlement devrait créer un délit. Qu'une législature (qui a le pouvoir de statuer en la matière) reconnaisse qu'il est licite de faire telle chose, cette reconnaissance primera-t-elle la déclaration de ce Parlement portant que cette chose est un crime ? J'affirme, sans crainte de contredit, que si le Parlement innocente un acte, qui, une fois ainsi innocenté, est déclaré licite par une législature, cet acte cesse d'être criminel, et c'est là exactement la portée de cet amendement. Ce principe est bien établi.

Que la Chambre me permette de lui rappeler ce que dit Clements dans son ouvrage sur la constitution canadienne, où il discute certaine décision rendue dans une cause du Roi contre Mason :

La loi criminelle, en tant que législation humaine, a surtout pour objet, même quand il s'agit de l'ordre, de la sécurité ou de la morale publique, de prévenir et de punir les atteintes portées aux droits personnels et aux droits relatifs à la propriété et, par suite, dans un sens très large, à la propriété et aux droits civils. Mais bien que, dans ce sens, et en faisant des dispositions applicables à la société en général,—qu'il s'agisse de toutes les provinces confédérées ou d'une seule—le droit de légiférer appartienne au Parlement, je ne vois pas comment on pourrait nier aux assemblées provinciales le droit de légiférer pour la meilleure protection des droits de propriété en prévenant la fraude dans les contrats ou transactions d'un genre particulier d'affaires, ou sur d'autres matières comprises dans l'article 92 et de punir l'infraction à la loi d'une façon appropriée ; en tant, du moins, que le Parlement ne s'est pas déjà prononcé en la matière.

M. STOCKTON : Où trouve-t-on cela ?

M. MACDONALD : 17 Ontario A. R. 221, et page 480 de Clements.

Dans le cas actuel, le Parlement prend les devants, mais il déclare en même temps reconnaître à la législature provinciale plein pouvoir de régler si tel acte accompli à de certains jours sera licite ou non.

Je prétends que la proposition est conforme aux principes qui régissent la matière ; elle est raisonnable, et ce que j'ai lu des discussions auxquelles ont donné lieu les décisions rendues sur la question de répartition des pouvoirs entre le Parlement et les législatures, me fait dire que ce n'est pas là un principe nouveau, mais que c'est au contraire un principe bien établi par de nombreuses décisions des tribunaux. Et quand nous disons ici—pour me résumer—que toute loi d'une législature provinciale portant que la présente loi ne donnera pas à telle action le caractère d'un délit, si cette législation a statué sur des matières qui soient exclusivement de sa juridiction, quand nous affirmons cela, dis-je, nous n'affirmons rien que de très logique, et que nous n'ayons le droit d'affirmer.

M. DUNCAN ROSS : L'honorable député pourrait-il nous dire quel droit les décisions du conseil privé ont pu donner aux législatures provinciales de légiférer sur l'observation du dimanche ?

M. MACDONALD : Mon honorable ami me fait là une question à laquelle il est extrêmement difficile de répondre ; je ne crois pas qu'un avocat pourrait y répondre sans y avoir réfléchi, car il s'agit d'interpréter le plein effet de la décision du conseil privé, qui déclare simplement inconstitutionnelle une loi adoptée par la législature d'Ontario.

Pour l'instruction de mon honorable ami, je vais lire ce qu'en dit l'éditeur du "Canadian Law Times" :

Il est à regretter que lord Halsbury, en prononçant son jugement, ait donné à son langage si peu de précision qu'il est quasi impossible de saisir sa pensée. En lisant sa phrase et tenant rigoureusement compte de la question soumise au conseil, on voit qu'il n'entendait pas s'écarter et qu'il ne s'est pas écarté des décisions antérieures touchant le pouvoir des législatures provinciales, statuant dans les limites qui leur sont assignées, de décréter des peines contre les violateurs des lois qu'elles rendent.

Voilà, je pense, une déclaration claire de ce que l'on peut regarder comme étant l'effet de cette décision, et de ce qui, probablement, pour les fins de la présente discussion, donne la meilleure idée, au point de vue du droit, de l'exacte situation où nous nous trouvons relativement à la répartition des pouvoirs législatifs.

M. A. C. MACDONELL : Si je ne me trompe, l'honorable député dit que la conséquence de cet amendement serait de laisser les provinces libres de statuer sur les matières qui font l'objet de ce bill. Après cela, l'honorable député prétend-il que les provinces peuvent, à leur guise, ajouter aux dispositions de ce bill ou même les éliminer ?

M. PICHE : Si mon honorable ami veut bien me le permettre, je répondrai à cela.

L'objet de cet amendement n'est pas de laisser les législatures libres de traiter ce bill à leur guise. Si telle était l'intention de

M. E. M. MACDONALD.

l'amendement, rien ne nous empêcherait d'adopter celui de mon honorable ami le député de Montmorency (M. Lavergne), puisque ce dernier amendement accorde aux législatures provinciales le droit de faire de ce bill ce qu'elles voudront bien en faire. Or, vous voyez que dans ce bill nous traitons des matières qui sont de la juridiction exclusive du Parlement fédéral, comme le sont, dans un certain sens, les matières de commerce, d'industrie et de transports.

Je n'ai jamais eu l'intention de permettre que les législatures provinciales puissent rejeter les dispositions de ce bill pour ces matières qui appartiennent à l'autorité fédérale ; mais mon intention a été—et c'est là la signification de l'amendement—de les laisser libres en ce qui touche aux matières qui tombent sous leur juridiction exclusive, telles qu'énumérées à l'article 92 de l'acte de l'Amérique septentrionale anglaise.

M. MONK : Je désire soumettre ceci à mon honorable ami : l'article 7 dit : "Il ne sera permis à personne le dimanche de tenir un parc ouvert au public dans un but de lucre." Quand l'amendement aura été adopté, sera-t-il possible à la législature de Québec, qui, par l'article 92 de l'acte de l'Amérique septentrionale anglaise, régit les institutions municipales, d'autoriser la ville de Montréal à permettre que les parcs restent ouverts le dimanche dans un but de lucre ?

M. PICHE : Je donnerais volontiers mon opinion dans une affaire dont toutes les circonstances me seraient connues, mais nous ne savons pas encore sous quelle forme l'article 7 va sortir du comité. Quand le comité aura adopté l'article 7, je serai en mesure de dire ce que j'en pense. Et ce que je pense sera la portée de mon amendement sur cet article.

M. MACDONALD : Généralement parlant, il me semble, pour les raisons que j'ai données, que l'amendement de mon honorable ami le député de Huron (M. Chisholm), qui, apparemment, se montre si désireux d'élasticité, devrait l'appuyer, si vraiment il désire trouver de l'élasticité dans une loi sur l'observation du dimanche.

Je regrette de voir que mon honorable ami le député de Huron (M. Chisholm) se méprend grandement sur la portée de quelques-unes des dispositions de ce bill. Par exemple, il a parlé de ce bill comme rendant licites le dimanche certains jeux, comme ceux du ballon et de la crosse. Mon honorable ami ne doit pas avoir lu le bill, ou autrement il n'aurait pas dit cela. Il n'y a rien dans le bill qui tolère des jeux de cette sorte ; au contraire, le bill défend expressément tout jeu où il faut payer pour voir.

Si j'ai bien lu l'opinion de droit que je me suis efforcé de présenter à la Chambre, mon honorable ami verra, en consultant les statuts du Haut-Canada—ceux d'avant la confédération, et qui, de par la décision du con-

seil privé, sont encore en vigueur—mon honorable ami verra, dis-je, que ces statuts, comme le font, depuis Charles II, toutes les lois sur l'observation du dimanche, défendent les amusements de ce genre le dimanche.

M. TAYLOR : Mon honorable ami voudrait-il bien nous dire quel est ce statut ? Nous n'avions pas de province d'Ontario avant la confédération : nous avions l'union du haut et du bas Canada.

M. MACDONALD : Mon honorable ami trouvera cette loi dans les Statuts Refondus du Haut-Canada, chapitre 104, lequel chapitre n'est que la reproduction du statut de Charles II en vigueur depuis plusieurs siècles. Mon honorable ami trouvera cette même loi dans les Statuts Révisés de la province d'Ontario, chapitre 246.

M. TAYLOR : Le statut auquel mon honorable ami fait allusion a été, si je ne me trompe pas, déclaré inconstitutionnel par le conseil privé.

M. MACDONALD : Ce n'est pas ce que je crois.

M. TAYLOR : Pourtant, c'est ainsi que je l'entends.

M. MACDONALD : Mon honorable ami a sans doute étudié la chose avec beaucoup de soin, et il serait risqué de discuter son affirmation.

Pour ce qui est de mon honorable ami le député de Huron-est (M. Chisholm) qui demande au Gouvernement de retirer son projet de loi, et d'en préparer un autre qui soit plus élastique, je ne le crois pas sérieux. Si nous voulons que la loi reconnaisse, pour le peuple du Canada, la nécessité et l'utilité d'avoir par semaine un jour de repos pour son bien physique, intellectuel et moral, l'honorable député a là une excellente occasion d'y pouvoir, en appuyant cette législation que nous nous efforçons de rendre juste et raisonnable, eu égard aux nombreuses difficultés qui accompagnent nécessairement le maniement d'une pareille question.

Mon honorable ami se rappellera, avec tous ceux qui ont parlé de ce bill comme ayant été rédigé sans soin, qu'il faut s'en prendre au conseil privé de l'obligation où nous sommes de traiter nous-mêmes cette question.

On a prétendu qu'il serait sage de laisser la chose aux législatures de chaque province, mais la décision du conseil privé ne permet pas au Parlement du Canada d'échapper à son devoir ; et ce bill remplit admirablement le vœu de la population canadienne, qui tient à ce que la nation ait un jour de repos.

Pour moi, je suis d'avis qu'il convient de garder ce jour et d'en perpétuer l'observance, non seulement par motif religieux, mais encore pour les raisons que j'ai indiquées.

Et que ce soit le premier jour de la semaine que l'on choisisse comme jour de repos national, cela est tout naturel, puisque l'immense majorité des Canadiens ont adopté ce jour pour se reposer.

Pour ce qui est de savoir ce qu'il conviendra ou ce qu'il ne conviendra pas de faire ce jour-là, c'est là un problème à la solution duquel je suis sûr que tout membre de cette Chambre va se faire un devoir de prêter son concours. Il me semble, à moi, que la proposition de mon honorable ami, en ce qui touche à cet article en particulier, est raisonnable ; car il nous faut bien reconnaître l'état de chose qui existe dans les différentes provinces, les coutumes, les idées du peuple sur ce qu'il est convenable de faire ou de ne pas faire, à un point de vue religieux, ce jour-là. Ce desideratum, j'en suis sûr, nous voulons tous l'atteindre. Mais, quand mon honorable ami le député de Montmagny (M. A. Lavergne) et ses collègues viennent nous dire que quatre-vingt-dix-neuf pour cent des requêtes envoyées ici ont été signées par des gens qui ne savent pas ce qu'ils demandent. . . .

M. A. LAVERGNE : Je n'ai pas dit cela.

M. MACDONALD : Son collègue disait l'autre jour . . . Qu'il me permette de lui rappeler que ses associées feraient bien d'étudier le bill et de se rendre compte par eux-mêmes de ce qu'il signifie avant de proclamer que les autres ne savent pas ce qu'ils demandent. Quant à moi, je représente une circonscription où l'on demande cette loi et où l'on sait ce que l'on veut, et j'espère que mon honorable ami de la province de Québec ne se laissera pas rembarrer par ceux qui parlent, avec tant de faconde, de liberté et de justice, et qui prétendent être seuls ici à soutenir ces grands principes de justice et de liberté. La conduite de ces messieurs, depuis que je fais partie de cette Chambre, a toujours tendu à la désunion et à la discorde, tout en se disant les seuls dépositaires ici des principes de liberté et de justice. Ils commencent à être connus à leur vrai mérite dans cette Chambre et dans tout le pays, je dirai même dans la province d'où ils viennent, pour des hommes dont les appels incendiaires sèment des germes de discorde dans cette province.

M. A. LAVERGNE : Je soulève la question de règlement. Il n'y a pas un mot de vrai dans ce que vient de dire l'honorable député. Je n'ai jamais fait d'appels incendiaires ni dans la province de Québec ni ailleurs, et je crois pouvoir dire la même chose de l'honorable député de Labelle (M. Bourassa). Je demande votre décision, monsieur le président.

M. L'ORATEUR SUPPLÉANT : MM. les députés feraient bien de s'en tenir à l'article en discussion.

M. ARMAND LAVERGNE : Monsieur l'Orateur, je demande votre décision. Mon

honorables amis devraient retirer ce qu'il vient de dire.

M. MACDONALD : Mon honorable ami a pris la parole à maintes reprises depuis quelques jours, et, pour moi, c'est la première occasion que j'ai eue de parler sur ce sujet.

M. ARMAND LAVERGNE : Je demande à l'honorable député de retirer l'affirmation fautive qu'il vient de faire à mon endroit— que j'ai fait des appels incendiaires dans la province de Québec.

M. L'ORATEUR SUPPLÉANT : Il n'y a là rien d'irrégulier.

M. ARMAND LAVERGNE : Quand un homme nie une déclaration faite à son sujet, il est du devoir, je crois, de l'honorable député qui l'a faite de la retirer, sinon comme député, du moins comme gentilhomme.

M. MACDONALD : Peut-être n'aurais-je pas dû me servir du mot "incendiaire". Il y a eu en effet plus de fumée que de feu. Si j'ai parlé de cela, c'est que mon honorable ami a déclaré il y a quelques instants qu'il était pour les principes de liberté et de justice; et le ton de son discours aurait pu faire penser que nous légiférons ici uniquement pour la province de Québec. J'ai voulu pour ma part, comme membre de ce comité, faire savoir que je suis fatigué d'entendre mon honorable ami et ses confrères proclamer qu'ils ont le droit d'être regardés comme les seuls dépositaires en ce pays des principes de liberté, de justice et de libéralisme. Je tenais à dire de plus que si ces messieurs sont les dépositaires du libéralisme, je ne veux rien avoir à faire avec un libéralisme de cette sorte. En tant que leurs discours dans cette Chambre indiquent leur véritable pensée sur quelque question que ce soit, il semble que leur seul désir tant ici que dans leur province est de soulever des difficultés qui ne peuvent que causer de la discorde dans ce pays. Je reconnais à nos collègues de la province de Québec, dans toute leur étendue, leurs droits particuliers, je respecte leurs coutumes et leurs opinions; je ne voudrais pas un instant appuyer une proposition qui tendrait à blesser le sentiment qu'ils ont des droits de la conscience; mais, d'un autre côté, j'estime que ce même respect est dû aux vœux et aux idées des populations de toutes les autres provinces du Dominion. En élaborant une loi sur l'observance du dimanche, nous espérons qu'elle sera acceptée par tout le Canada. Le principe qui en fait la base, savoir que nous devons avoir un jour de repos national qui soit observé de Vancouver à Sydney, est un principe que cette Chambre maintiendra, sans laisser, bien entendu, de tenir compte des conditions et coutumes particulières à chaque province, mais, en même temps, sans affaiblir l'esprit de solidarité qui inspire la présente loi.

M. A. LAVERGNE.

M. R. L. BORDEN : Les remarques de mon honorable ami le député de Picton (M. E. M. Macdonald) me paraissent être fondées en grande partie sur une équivoque du texte de l'amendement.

Chacun de nous connaît le principe posé par un commentateur bien connu, et dont les conclusions s'accordent avec celles des tribunaux, principe qui veut qu'après avoir constaté que certaine matière se trouve comprise dans l'énumération faite par l'article 92, il reste encore à savoir si cette matière ne se trouve pas dans l'énumération de l'article 91. Mon honorable ami a évidemment traité la proposition à l'étude comme si elle avait pour objet d'excepter de l'application du bill toutes les lois provinciales touchant les matières comprises dans l'énumération faite par l'article 92 de l'acte de l'Amérique britannique du Nord. Ce n'est pourtant pas ce que dit le texte de l'amendement. Voici, en effet, comment il se lit:

Actuellement en vigueur ou qui le sera à l'avenir relative aux matières qui sont de la juridiction exclusive des législatures provinciales.

Il n'est donc pas là question des matières énumérées dans l'article 92, puisque, s'il en était ainsi, la chose demeurerait soumise à l'autorité supérieure du parlement fédéral, comme le veut l'article 91. Ainsi, l'effet de cet amendement me paraît être absolument nul. Il me semble que vous créez une exception de quelque chose qui se trouve déjà excepté; vous mentionnez seulement ce qui est déjà mentionné.

Mon honorable ami le député de Sainte-Marie (M. Piché) a dû faire une étude très soignée de la question, et je le prierais de nous indiquer pour l'exemple, quelque loi sur laquelle son amendement pourrait porter, sans toutefois tomber sous le coup de l'article tel que présentement conçu. Pour moi, j'avoue n'en pas connaître; mais je dois dire que je n'ai pas examiné la chose avec le même soin que lui, et j'aimerais à être renseigné sur ce point. Les mots "de la juridiction exclusive" sont ceux dont on s'est servi, et l'effet de cette expression est différent de celui que peuvent avoir les mots "matières confiées à la législature provinciale par l'acte de l'Amérique britannique du Nord".

M. STOCKTON : Ce que l'on pourrait appeler une disposition empiétant sur une autre.

M. R. L. BORDEN : Oui. Par l'article 92 certaines matières sont confiées à la législature provinciale; mais il se peut que l'article 91 comprenne la même chose, et que, par suite, le parlement du Canada ait également juridiction. En pareil cas, comme chacun sait, il a été décidé que la législature provinciale demeure soumise au pouvoir dominant du parlement fédéral. Pourtant, ce n'est pas ce que dit l'honorable député: le texte porte: "de la juridiction exclusive des

législatures provinciales; et, comme cela, l'amendement ne porte que sur des choses déjà prévues.

M. L. P. DEMERS: Ce sujet est très délicat. Je ne pourrai pas voter pour l'amendement de mon honorable ami le député de Montmagny, parce que certaines matières dont il est question dans ce bill ne sauraient tomber sous la juridiction des provinces—comme, par exemple, ce qui regarde le transport des personnes et des choses—mais doivent être réglés par le Parlement.

Comme je l'ai dit, c'est là un sujet à certaines matières; mais pourquoi ne pas mettre dans cette loi tout ce que nous croyons devoir y mettre pour le Dominion, et ensuite, à la fin, comme dans le cas de la loi anglaise sur la marine marchande, décréter que les législatures auront le pouvoir de modifier la loi, sauf pour certaines matières qui, de toute évidence, doivent être exclusivement laissées à l'autorité fédérale. Nous aurions là une loi claire et nous éviterions des procès.

Sans doute que, tout d'abord, il y aurait de la besogne pour nos rédacteurs; mais la disposition serait claire et raisonnable.

Le Parlement ne saurait s'arroger le contrôle de tout l'affaire, non plus que les législatures provinciales; mais le champ d'opération de l'une et de l'autre autorités devrait être clairement défini.

Par exemple, il est bien connu que la province de Québec a ses idées à elle sur la question de l'observation du dimanche. Je ne vois pas grand mal à ce que nous gardions certaines de nos coutumes, si tel est le bon plaisir de notre parlement local. Le reste du pays n'en souffrira pas, et le dimanche sera partout observé comme l'aura voulu la majorité. C'est là ce que chacun dans cette Chambre semble être prêt à concéder. Le seul objet de dispute qui existe entre nous est de savoir quelle forme il convient de donner à la volonté du Parlement. Je suppose que le ministre de la Justice saura exprimer nos vues dans des termes appropriés. Mon avis est qu'il vaudrait mieux aller droit au but et dire ce que nous voulons, suivant en cela l'exemple du parlement impérial dans sa loi sur la marine marchande.

M. ARMAND LAVERGNE: On me permettra bien, je suppose, quelques mots d'explication.

Que mon honorable ami le député de Pictou (M. E. M. Macdonald) ne soit pas depuis quelques jours de très bonne humeur, c'est ce que nous concevons assez bien, et je le lui pardonne de grand cœur. Il a été ces temps derniers un peu rudement malmené dans sa division. Je me suis laissé dire que, de toute la Nouvelle-Ecosse, il est le seul qui ait mal tourné. Si, dans de pareilles circonstances, il éprouve des dérangements du côté du foie, il n'y a pas à s'en étonner.

Malgré ce que peut dire mon honorable

ami, je crois avoir le droit d'exprimer les vues de la province de Québec. Pourtant, si j'ai parlé pour la province de Québec, je n'ai rien dit de plus que pour la province d'Ontario. Dans tous les cas, mon honorable ami, qui, à ce qu'on me dit, nourrit certaines ambitions politiques, ne me contestera pas le droit de présenter devant cette Chambre les vues et les souhaits des populations québécoises. Même si je n'exprime pas les vues de toute la province, je me crois du moins autorisé à exprimer celles de cette province qui m'ont été représentées par beaucoup de personnes hors de cette Chambre. Je ne crois pas que mon honorable ami ait le droit de dire que j'ai fait des discours incendiaires, à cause que j'aurais exprimé mes vues et celles de ma province. J'ai certainement représenté les vues de la majeure partie de nos populations québécoises sur ces matières, et je ne crains pas d'être contredit sur ce point.

Personne ne niera que ce bill ne soit pas vu d'un œil favorable dans la province de Québec. Il va à l'encontre de coutumes traditionnelles qui depuis deux cents ans ont régné parmi nous, et où le peuple ne voit aucun mal. Il est bon, je crois, que le comité ne perde pas cela de vue pendant que le bill se discute.

Nous n'avons jamais dit que nous n'accepterions pas le bill; mais il est sûrement raisonnable, avant que le bill devienne loi, que nos vues soient présentées au comité, pour que le comité décide ce qu'il est juste de faire. Je crois n'avoir rien fait de plus que d'agir conformément à cette intention, et mon honorable ami n'avait pas le droit de m'attaquer comme il l'a fait. Il dit qu'il est fatigué de m'entendre parler devant cette Chambre et de m'entendre exprimer mes opinions. Eh bien, s'il est fatigué, qu'il se repose: il l'a mérité et il en a besoin.

M. E. M. MACDONALD: Comme renseignement à mon honorable ami, le député de Montmagny (M. A. Lavergne), je désire ajouter un mot. Avant de parler comme il l'a fait, il devrait chercher à savoir ce qui s'est passé à la Nouvelle-Ecosse, il y a une couple de semaines. Il me permettra bien de lui dire encore que, quand les électeurs de Montmagny et ceux de Pictou auront à régler avec nous la prochaine fois, j'attendrai le résultat avec beaucoup plus de confiance que lui.

M. TAYLOR: J'ai n'ai pas bien compris ce que l'honorable député de Pictou (M. E. M. Macdonald) a dit en réplique à l'honorable député de Huron (M. Thomas Chisholm), à propos de ce qu'il en sera des amusements quand ce bill sera devenu loi, dans la province d'Ontario, par exemple. Je parle des jeux où il ne se décerne ni prix ni récompense. Est-ce que le bill rend licites certains jeux entre amis, comme le ballon, le cricket, ou autres de cette nature? Si je ne me trompe pas, il a dit que l'article 5 défendait

seulement, dans tout le Dominion, ceux de ces jeux où sont offerts des prix ou récompenses.

M. E. M. MACDONALD : Mon honorable ami (M. Taylor) me permettra peut-être de lui expliquer l'exacte situation. Ce bill défend expressément les jeux de cette nature. Si l'amendement de mon honorable ami est adopté, il aura pour effet, à mon sens, de laisser en vigueur certains statuts de la province d'Ontario qui défendent les jeux dans un local où il ne se paye aucun droit d'entrée; et ces jeux-là seraient absolument prohibés. Mais le présent bill ne défend pas expressément les jeux de ce genre.

M. R. L. BORDEN : Vous dites que ce serait là l'effet de cet amendement ?

M. E. M. MACDONALD : Je le crois.

M. R. L. BORDEN : Cela m'étonne.

M. A. C. MACDONELL : L'effet de cet amendement est bien, sans doute, tel que l'ont indiqué le chef de l'opposition (M. R. L. Borden) et l'honorable député de Jacques-Cartier (M. Monk), savoir que l'on donne aux législatures provinciales une autorité qu'elles ont déjà : on leur dit qu'elles peuvent garder ce qu'elles ont. L'amendement ne leur donne ni plus ni moins, il leur donne ce qu'elles ont; il leur donne ce qu'elles ont exclusivement le droit de posséder dès maintenant; et, pour ainsi parler, la résolution ne fait que légiférer dans un cercle. Vous leur dites qu'elles auront ce que déjà elles possèdent. Comme pour amplifier et simplifier la chose, s'il était besoin de la simplifier, les mots "pouvoirs exclusifs" sont insérés dans l'amendement. L'effet est absolument comme l'a prétendu l'honorable député qui a présenté la proposition. Le bill défend de faire certaines choses, dont il excepte celles qu'il permet; alors l'amendement déclare ceci : "excepté tels actes qui sont permis par les législatures provinciales". Si elles peuvent légiférer dans ce sens, c'est donc que ce bill a une porte de sortie pour chaque législature provinciale du Canada. Cela veut dire que le lendemain du jour où ce bill deviendra loi, les diverses provinces pourront y prendre ce qu'elles voudront; car, si l'interprétation donnée à cet amendement de l'honorable député de Sainte-Marie est juste, il s'ensuit que les provinces ont le droit, quant aux matières qui sont exclusivement de leur juridiction, de les excepter des dispositions de ce bill. S'il en est ainsi, les provinces auront-elles le droit corrélatif d'ajouter à ce bill, si elles considéraient qu'il ne va pas assez loin? Permettez-vous aux provinces d'échapper aux dispositions de ce bill, en tant qu'elles ont le pouvoir exclusif de le faire, et n'y aura-t-il pas une disposition corrélatrice leur permettant de se donner, comme nous le faisons, une loi sur l'observation du dimanche ?

Ce bill n'a pas plu à tous les groupes dans cette Chambre ni à toutes les parties du

M. TAYLOR.

pays. Le premier ministre (sir Wilfrid Laurier) a dit que c'était un bill de concessions mutuelles; mais, pour cela, il faut qu'il y ait effectivement des concessions, il faut que certains intérêts le cèdent à d'autres, pour rendre le bill généralement acceptable. S'il en est comme l'on dit, quelle compensation donne-t-on à celles des provinces qui ne trouvent pas que le bill aille assez loin? Si cela veut dire quelque chose, cela veut dire que l'on permet à celles des provinces qui trouvent le bill trop sévère d'échapper à certaines de ses dispositions. Et, comme compensation, quel droit donne-t-on à telles autres provinces qui ne regardent pas le bill comme suffisamment sévère à certains égards de légiférer dans ce sens? Il a été, je crois, clairement établi, dans la dernière cause qui a été portée devant le conseil privé, celle du chemin de fer d'Hamilton, jugée en 1903, et que l'on trouve à la page 524 des rapports du conseil privé, que les provinces, telles que constituées aujourd'hui, n'ont pas le droit de faire, à l'égard de l'observation du dimanche, une loi qui contienne des dispositions criminelles.

Je crois même que la décision du conseil privé va plus loin, et, tout en voulant bien prendre l'opinion de l'honorable ministre de la Justice (M. Aylesworth) qui était l'avocat dans cette affaire, je suis d'avis que les lords du conseil privé, avec tout le respect que je leur dois, ont bien peu soigneusement étudié la question, car ils n'ont décidé et voulu décider qu'un seul point de la cause. En résumé le jugement du lord chancelier dit ceci :

Jugé, qu'une loi tendant à prévenir la profanation du dimanche (Statuts Révisés de la province d'Ontario de 1897, chapitre 246), appréciée dans son ensemble, n'est pas du ressort de la législature d'Ontario.

Appréciée dans son ensemble. Plus loin, il est dit :

Les lois criminelles, dans leur sens le plus large, sont exclusivement attribuées, par l'article 91, paragraphe 27, de l'acte de l'Amérique septentrionale anglaise de 1867, à l'autorité du parlement fédéral. Toute infraction à cette loi est une offense contre la loi criminelle.

On voit par là qu'au jugement du conseil privé toute loi relative à l'observation du dimanche, appréciée dans son ensemble, est hors de la juridiction des législatures provinciales. S'il en est ainsi, et il nous faut bien accepter la chose comme étant la loi pour le moment, tout au moins dans la mesure où la chose a été décidée, il s'ensuit que dorénavant nulle province ne peut légiférer touchant l'observation du dimanche. Il se peut, comme l'a dit l'honorable député qui a proposé l'amendement, que par cette législation, les provinces soient autorisées à en annuler l'effet dans la mesure de leur juridiction exclusive; mais il n'y a pas, comme je l'ai dit, de disposition parallèle qui permette aux provinces d'y ajouter.

Je ne voudrais pas dire que la province d'Ontario va trouver acceptable certaines dispositions de ce bill. On nous a dit bien des choses là-dessus. L'honorable député de Huron (M. Chisholm) nous a fait connaître son opinion sur certaines dispositions du projet. Rien dans cette loi ne laisse chance, à celles des provinces qui la regardent comme insuffisante, de remédier à la chose. Sous ce rapport, il me semble bien, si j'accepte comme bonne l'interprétation donnée au bill par l'honorable député de Sainte-Marie (M. Piché), que vous avez là une loi léonine. D'un côté, vous permettez aux provinces du retrancher de la loi ce qui ne leur conviendra pas ; mais, d'un autre côté, une province peut y ajouter, et, si j'ai raison en cela, quelle en sera la conséquence ? Vous aurez dans ce pays autant de lois sur le dimanche qu'il s'y trouve de provinces.

La province, je n'en doute pas, acceptera ce bill tel qu'il est. Pour Ontario, je ne pense pas qu'elle retranche un iota de la maigre loi qui lui est donnée, mais d'autres provinces pourront avoir besoin de pratiquer ce retranchement.

Vous permettez aux provinces, dans une certaine mesure, de légiférer en matière de transports : l'article 92 de l'acte de l'Amérique septentrionale anglaise les autorisent à le faire, et je ferai observer que, si cet amendement est adopté, il aura la conséquence et l'effet que je me suis efforcé de vous signaler.

M. PICHE : Après cette longue discussion de mon amendement, il me fait plaisir de constater que pas un seul député n'est opposé au principe qui l'anime, non plus qu'à son but et à son objet.

Tout le monde paraît être d'accord sur un point, savoir que, dans un certain sens et dans certaines conditions, il est bon que les provinces soient libres de légiférer dans la limite de leurs attributions exclusives et légitimes. Tous ceux qui ont parlé sur le sujet sont en faveur du principe de mon amendement. Le seul point sur lequel il y ait désaccord, et ce désaccord n'est pas bien accentué, c'est en ce qui concerne l'effet véritable de sa rédaction.

Le chef de l'opposition dit qu'il y a une grande différence entre les pouvoirs exclusifs des législatures provinciales et la catégorie de sujets énumérés en l'article 92.

M. R. L. BORDEN : Entre les deux expressions.

M. PICHE : Chacun sait qu'il y a une différence entre les deux expressions ; nous cherchons à savoir s'il y a une différence dans la signification des deux expressions. C'est là ce que prétend le chef de l'opposition, et je crois qu'il sera seul dans cette Chambre de cet avis. Dans tous les cas, il ne doute pas que je n'aie eu l'intention d'énoncer les pouvoirs énumérés dans l'acte de l'Amérique septentrionale anglaise, puisque je me suis servi des propres termes de

l'acte, afin de mettre dans mon amendement l'expression "pouvoirs exclusifs des législatures provinciales". Si mon honorable ami veut être parfaitement sûr de la portée de mon amendement, je n'en suis pas tellement entiché que de me refuser à un changement dans la phrase, et je suis prêt à faire la moitié du chemin pour m'entendre avec lui. J'admets que la chose serait claire et plus explicite si, au lieu de me servir de l'expression trouvée dans l'acte même de l'Amérique septentrionale anglaise, j'eusse employé d'autres mots.

Pour lui faire plaisir, je suis prêt à changer dans ce sens les termes de ma motion ; et, au lieu de dire :

Actuellement en vigueur ou qui le sera à l'avenir relative aux matières qui sont de la juridiction exclusive des législatures provinciales.

... j'abandonnerai la dernière partie de l'amendement et je ferai qu'il se lise comme il suit :

Actuellement en vigueur ou qui le sera à l'avenir relative aux matières tombant dans les catégories de sujets énumérés en l'article 92 de l'acte de l'Amérique septentrionale anglaise.

(L'amendement de M. Armand Lavergne est réjeté.)

M. R. L. BORDEN : J'aimerais à savoir du ministre de la Justice quel effet précis aura l'amendement que l'on suggère maintenant.

A mon avis cela touche à une modification très importante de ce bill, et je croirais qu'il est du devoir des avocats de la couronne ou d'un ministre d'expliquer exactement à cette Chambre quelle sera la portée de cet article. Je crois qu'elle sera beaucoup plus considérable qu'on ne peut le prévoir dans le moment.

M. AYLESWORTH : Je veux répondre aussi catégoriquement que je le pourrai à cette question tout de suite et pour cette fois seulement. Mais avant de répondre je crois l'occasion bonne pour dire que je ne considère pas que l'on ait le droit d'exiger que je donne mon opinion sur toutes les questions abstraites de droit qu'il prendra fantaisie à un honorable membre de cette Chambre de me poser.

M. R. L. BORDEN : L'honorable ministre voudra bien me pardonner. Naturellement je comprends que l'on ne peut pas demander même au ministre de la Justice du Canada, d'exprimer sans s'y être préparé une opinion sur des questions difficiles de droit. Le prédécesseur de l'honorable ministre avait l'habitude dans ces cas-là de dire qu'il n'était pas prêt pour le moment à donner son avis, et qu'il voulait mettre la question à l'étude. Je serais le dernier à prétendre que mon honorable ami le ministre de la Justice ou aucun autre membre de cette Chambre, tout éminent avocat qu'il puisse être, pourrait à un moment donné exprimer une opinion de

certaine valeur sur une question de droit quelconque qui pourrait lui être soumise par un honorable membre de cette Chambre. Le ministre de la Justice voudra bien croire que je ne m'attends pas à ce que lui ni aucune autre personne puisse le faire.

M. AYLESWORTH : L'honorable député m'a devancé dans ce que je me préparais à dire. La chose n'est pas praticable. Elle n'est pas possible, je crois. Je veux simplement dire qu'il est heureux que cette Chambre renferme un aussi grand nombre d'avocats éminents et très capables de se former une opinion par eux-mêmes sur la portée légale de tout article du bill que nous discutons dans le moment, tout aussi capables que je pourrais l'être moi-même. Mais au sujet de la question qui vient de m'être posée je suis très heureux de pouvoir faire connaître mon opinion. On la prendra pour ce qu'elle vaudra. Il me semble que je crois l'avoir assez bien fait comprendre.

Dans la réponse que j'ai donnée l'autre jour à l'honorable député de Sainte-Marie (M. Piché) au sujet de son amendement, j'ai dit que ce Parlement a non seulement parfaitement le droit d'adopter son amendement, mais que cet amendement est parfaitement logique et conforme à tous les principes de ce bill. Nous ne prétendons pas que ce bill soit une codification complète de toute la loi sur l'observance du dimanche. Il est admis que le bill est un compromis, une concession qui je le crois accomplira ce que nous croyons être une bonne chose, savoir l'adoption d'une loi qui sera uniforme et applicable à tout le Canada, autant que possible. Nous ne prétendons pas avec ce bill couvrir tout le champ de la morale et de l'activité humaine, mais nous disons qu'à l'avenir au sujet de certaines choses il n'y aura qu'une loi dans le Canada. Dans l'article 2 nous disons en termes généraux qu'il n'est pas permis de faire certains travaux ordinaires ; nous défendons les achats et les ventes et il ne sera permis à aucune personne le jour du dimanche de faire un travail de tous les jours et nous disons :

Le dimanche, il n'est permis à personne, excepté ainsi qu'il est prévu...

C'est-à-dire en la présente loi.

... ou dans les lois provinciales qui sont présentement en vigueur

Et nous nous proposons d'ajouter "ou qui le seront à l'avenir concernant des choses qui tombent dans les classes de sujets énumérés dans l'article 92 de l'acte de 1867."

Ce n'est pas là déléguer nos pouvoirs législatifs à une législature provinciale ; c'est simplement dire que nous ne voulons pas déclarer que certains actes que la législature de cette province peut avoir faits dans le passé, ou pourra dans l'avenir déclarer être un droit des citoyens de la province, sont des actes criminels ou illégaux. Pendant la discussion sur ce bill on nous a dit que des

coutumes différentes existaient dans les provinces et on a donné avis d'amendements qui seront proposés lorsque nous discuterons l'article concernant les exceptions. J'en veux donner un exemple. L'honorable député de Labelle (M. Bourassa) a donné avis qu'il proposerait à l'article 3 un amendement qui permettra de travailler aux champs dans certaines circonstances. Connaissant la province d'Ontario comme je la connais, je suis certain que rien ne pourrait être plus contraire à ses sentiments religieux que le travail dans les champs le dimanche.

Je n'espérerais jamais pouvoir réconcilier les sentiments de la grande masse de la population d'Ontario avec les sentiments que l'on me dit être regardés comme parfaitement permis et honnêtes dans les campagnes de la province de Québec. Cet amendement de mon honorable ami de Sainte-Marie (M. Piché) me semble résoudre la difficulté de la manière la plus heureuse possible. Nous déclarons par cet amendement lorsqu'il fera partie de l'article 2 que ce ne sera pas une infraction contre la loi, dans les provinces, disons dans la province de Québec, de faire le dimanche le travail que la législature de cette province aura déclaré être un droit des citoyens. Si, lorsque l'amendement de mon honorable ami de Montréal sera adopté, la législature de Québec décrète par une loi que les citoyens de cette province auront le droit légal le dimanche de sauver leur récolte d'un péril imminent, cela sera une question de droits civils et de propriétés au sujet de laquelle la législature provinciale aura complète juridiction. Si la législature n'avait pas juridiction, le droit de légiférer sa loi serait nul, mais si elle a ce droit ainsi que je le suppose, ce sera quelque chose entièrement du ressort de la législature de la province de Québec, et si cette législature fait une loi sur ce sujet, la déclaration du Parlement fédéral que l'action est illégale et criminelle n'aura aucun effet dans cette province. Cette situation sera cependant bien différente de celle qui serait faite si on adoptait certaines exceptions dont quelques honorable députés ont parlé cet après-midi et qui annulleraient complètement les dispositions de ce bill. Il y a cependant certaines matières qui sont spécialement soustraites à la juridiction provinciale quand bien même elles toucheraient en tout ou en partie à la propriété ou aux droits des citoyens d'une province. Il me semble que la distinction est logique et raisonnable et que ce bill, une fois amendé ainsi que le veut l'honorable député de Sainte-Marie (Montréal), sera approuvé non seulement par la grande masse de la population anglaise protestante, mais qu'il obtiendra aussi l'appui de nos concitoyens des autres provinces qui sont d'origine et de religion différentes.

M. R. L. BORDEN : Je ne prétends pas être plus que mon honorable ami le ministre de la Justice, en état de donner sans

préparation une opinion compétente sur des questions au sujet desquelles des avocats et mêmes des juges peuvent ne pas s'accorder. Mais je ne crois pas que le ministre de la Justice ait donné exactement la réponse qu'il aurait dû donner. Il n'a pas expliqué la portée de l'article 2 de ce bill lorsqu'il sera amendé de la manière que l'on propose. Je ne m'occupe pas dans le moment de la question de principe ou de politique. Je demande seulement quel sera l'effet de l'article tel qu'on propose de l'amender parce qu'avant de m'occuper de la question de principes nous devons comprendre les lois qu'on nous demande de voter. Nous devons comprendre d'abord la législation que l'on veut que nous votions. Nous avons dans l'article 2 la proposition suivante :

Le dimanche il n'est permis à personne, excepté ainsi qu'il est prévu en la présente loi ou dans les lois provinciales ci-devant rendues, de vendre, d'offrir en vente ou d'acheter des marchandises, effets ou autres biens meubles, ou des biens immeubles, ni de faire ou expédier quelque affaire que ce soit de sa profession ordinaire ou se rattachant à cette profession, ou pour gain, ni de faire, ou d'employer personne pour faire ce jour-là quelque ouvrage, affaires ou travail que ce soit.

On veut maintenant ajouter à cet article les mots proposés par l'honorable député de Sainte-Marie, et l'article sera ainsi conçu :

Le dimanche il n'est permis à personne, excepté ainsi qu'il est prévu en la présente loi ou dans les lois provinciales qui sont présentement en vigueur ou qui le seront à l'avenir concernant des choses qui tombent dans les classes de sujets énumérés à l'article 92 du British North America Act, 1867, de vendre, d'offrir en vente ou d'acheter des marchandises, effets ou autres biens meubles, ou des biens immeubles, ni de faire ou expédier quelque affaire que ce soit de sa profession ordinaire ou se rattachant à cette profession, ou pour gain, ni de faire, ou d'employer personne pour faire, ce jour-là, quelque ouvrage, affaire ou travail que ce soit.

Il me semble que cet amendement change complètement, au moins dans le domaine de la législation criminelle concernant l'observance du jour du dimanche, la situation créée par l'acte de 1867 et rend l'exercice du pouvoir de faire des lois criminelles que possède aujourd'hui le Parlement du Canada subordonné, ainsi que l'amendement le dit, à toutes les dispositions de l'article 92 de la constitution de 1867 ; c'est-à-dire qu'en ajoutant ces mots dans ce bill qui est d'ordre criminel, nous le subordonnons à toute législation déjà en vigueur ou qui pourra être votée plus tard par la législature d'une province du Canada concernant les sujets énumérés dans l'article 92 de notre constitution. Conséquemment par cet amendement nous donnons à toute législature provinciale droit de permettre à toute personne,

... de vendre, d'offrir en vente ou d'acheter des marchandises ou des biens immeubles.

Nous lui donnons le pouvoir d'autoriser toute personne à

... de faire ou expédier quelque affaire que ce soit de sa profession ordinaire.

Nous donnons à chaque province le pouvoir de légaliser toute action se rattachant à cette profession. Nous donnons aux législatures des provinces le droit d'autoriser toute personne

Pour un gain d'employer quelqu'un pour faire le dimanche quelque ouvrage, affaire ou travail que ce soit.

Tel est l'effet de l'amendement si je le comprends bien et je ne fais dans le moment que chercher à faire comprendre au parlement exactement quel sera l'effet de la législation que propose mon honorable ami le ministre de la Justice. Si l'on peut me contredire, si je suis dans l'erreur, je voudrais qu'un membre de la profession légale ou tout autre membre de cette Chambre me fasse voir en quelle manière. Examinons maintenant les exceptions. Ces exceptions sont contenues dans l'article 3 de ce bill. Cet article dit que toute personne peut faire le dimanche quelque travail de nécessité ou d'humanité, et pour plus grande certitude on en énumère un certain nombre. Laissez-m'en citer un ou deux.

d) L'allumage ou l'entretien de feux, l'exécution de réparations à des fourneaux, de réparations en cas d'urgence, et de tout autre travail, quand ces feux, ces réparations ou ce travail sont essentiels à quelque industrie ou quelque procédé de fabrication dont le caractère de continuité est tel qu'il ne saurait y avoir d'arrêt sans préjudice grave à cette industrie, à la production, à l'outillage ou au matériel employé dans ce procédé.

L'amendement permet aux législatures provinciales de modifier ce paragraphe comme bon leur semblera ; elles peuvent en changer tous les mots de toutes les lignes.

j) Le travail des équipes de garage dans les cours de chemins de fer avant six heures du matin et après huit heures du soir.

Dans le cas des chemins de fer ayant une charte provinciale je crois que la législature de la province aura le droit de modifier ce paragraphe, ou de lui en substituer un qu'elle aura fait elle-même.

k) Le chargement, le déchargement et la manœuvre de tout bâtiment de mer qui sans cela serait indûment retardé au-delà du jour fixé pour son départ, ou de tout navire qui sans cela serait en danger imminent d'être arrêté par la clôture de la navigation.

D'après moi cet article est entièrement soumis à la juridiction de la législature provinciale, lorsqu'il s'agit de la navigation sur les lacs.

n) La manœuvre ou le service d'un bac ou bateau, autorisé par autorité compétente à transporter des passagers le dimanche.

Ceci peut être changé continuellement par les législatures provinciales.

p) Tout travail inévitable après six heures du soir, le jour du dimanche, pour la préparation de l'édition régulière du lundi matin d'un journal quotidien.

Chaque législature aura parfaitement le droit de permettre la publication et la vente des journaux le dimanche dans les limites de la province. Lisez les seize paragraphes de l'article 92 de l'acte de 1867 et vous verrez qu'ils touchent virtuellement à tous les actes quotidiens de la vie, et lorsqu'il s'agira de ces actes, ces paragraphes du bill que nous votons dans le moment seront en vertu de l'amendement proposé, exposés à être révoqués ou modifiés par la législation des provinces déjà en vigueur ou qui pourra le devenir à l'avenir. Voilà comment j'interprète cet amendement. Je puis me tromper ; j'émetts cette opinion sans avoir eu le temps d'étudier la question à fond mais je voudrais savoir si d'autres membres de ma profession approuvent ou désapprouvent les vues que j'ai exprimées. D'après moi cet amendement aura l'effet de changer considérablement la nature de la législation que le Gouvernement a déposée devant cette Chambre, et il me semble que si cet amendement est adopté on aura bien peu tenu compte des pétitions qui demandaient un bill du dimanche.

M. DUNCAN ROSS : L'honorable député s'oppose-t-il au changement ?

M. R. L. BORDEN : Qu'en dit lui-même mon honorable ami ?

M. DUNCAN ROSS : Je ne m'y oppose pas.

M. R. L. BORDEN : Je dirai qu'au sujet de certaines questions il pourrait devenir à propos,—et je me propose d'indiquer plus tard ces questions—de modifier le bill de façon à donner aux législatures provinciales juridiction sur elles, mais le bill, tel qu'on propose de l'amender, soumet aux provinces des matières qui devraient être le sujet de législation fédérale, tandis qu'il laisse soumises au Parlement fédéral d'autres matières qui pourraient bien être le sujet de législation provinciale. A mon avis une bonne législation devrait être tout l'opposé de cet amendement. Le but de ce bill, nous dit-on, est d'assurer un jour de repos général pour tout le Canada. C'est là certainement un objet digne de l'attention du Parlement fédéral. C'est un but qui a toute mon approbation. Mais il ne faut pas toucher aux convictions religieuses des individus.

Tout le monde au Canada paraît convenir, autant que je puis voir, que nous devons avoir un jour de repos. C'est un sujet légitime de législation pour le Parlement fédéral. Il serait à propos peut-être de mettre dans ce bill des dispositions qui n'y sont pas, des dispositions semblables à celles qu'on trouve dans le code criminel, à l'effet que toute personne dans ce pays aura la

M. R. L. BORDEN.

liberté d'avoir un jour de repos et de pratiquer sa religion dans une maison ou en public sans être aucunement dérangée. Dans mon opinion, le Parlement fédéral peut très bien faire des règlements de cette sorte sans courir le moindre danger de blesser les convictions religieuses de qui ce soit. Ces règlements sont nécessaires pour le bien public, de même que pour le bien-être moral de la population. Vous ne pouvez pas travailler sept jours dans la semaine et conserver en même temps le bon état physique de notre population. La population de la province de Québec, dont on a exposé les vues devant ce Parlement, ne s'oppose pas, autant que je puis voir, à l'application de ce principe général. Je parle en présence de députés qui connaissent mieux la question que moi, mais l'idée que j'ai pu me former avec tout ce qui a été dit, est que personne n'a la moindre objection à ce que le Parlement du Canada assure à la population un jour de repos, et cela non pas seulement pour le riche, mais aussi pour le pauvre. Tout le monde semble être d'accord qu'on doit assurer un jour de repos à l'homme qui gagne sa vie par son travail manuel, et que le Gouvernement devrait décréter qu'aucun homme ne devrait travailler sept jours dans la semaine et être privé du repos nécessaire à son bien-être physique et moral. Mais du moment que nous quittons ce domaine, nous trouvons qu'il y a dans ce bill un grand nombre de dispositions qui touchent à des questions au sujet desquelles il y a des différences justes et légitimes dans les convictions de la population du pays. On m'a enseigné à observer le dimanche d'une certaine façon ; quelques-uns de mes honorables amis dans la province de Québec ont appris à l'observer d'une autre, et je ne suis pas prêt à dire que ma manière de voir au sujet de l'observance du dimanche est meilleure que la leur. Je respecte absolument les convictions religieuses de tout le monde. Je sais et je suis prêt à admettre, en ce qui concerne les exercices religieux le jour du dimanche, que la population de la province de Québec donne un exemple à tout le reste du Canada. Les catholiques romains aussi de toutes les provinces du Canada donnent un exemple que les protestants de ce pays feraient bien de suivre. Je comprends cela parfaitement ; mais nos compatriotes de la province de Québec ont, au sujet de l'observance du dimanche, dans l'après-midi, des idées différentes des miennes. Ils considèrent que, passé l'heure des offices, les amusements sont permis. Ils ne pensent pas qu'il y soit mal d'assister à une partie de balle ou à une joute de crosse, ou d'aller dans un parc public, que l'on paye un prix d'entrée ou non ; ces choses-là ne les scandalisent pas et à ce sujet ils sont absolument dans leurs droits, et se conduisent suivant leurs convictions religieuses ; mais dans les autres parties du pays, des personnes dont les traditions et l'éducation sont différentes, seraient scan-

dalisées par le spectacle de jeux publics lorsqu'ils se rendent à l'église, ou par d'autres amusements de même genre dont nous pourrions donner plusieurs exemples.

Le défaut que je trouve dans ce bill, lorsqu'il sera amendé ainsi qu'on le propose, est que la partie qui devait faire le sujet d'une législation fédérale devient soumise à la législation provinciale, et que la partie qui devrait être sous la juridiction des provinces est placée sous la juridiction du Parlement fédéral. Quelle est l'utilité d'avoir des règlements uniformes pour les jeux, amusements et récréations dans toutes les provinces du Canada ? Ces choses-là devraient être réglées non pas par une loi fédérale, mais, dans les limites de la constitution, par les provinces. Si la province de Québec désire autoriser ces jeux, que l'on y donne des prix ou des récompenses ou non, et qu'elle veuille que les parcs publics soient ouverts, ceux où on fait payer un prix d'admission ou les parcs libres, pourquoi essayerions-nous de nous ingérer dans les convictions religieuses de la population à ce sujet ? D'un autre côté, la population de la province d'Ontario, de la province de la Nouvelle-Ecosse et de la Colombie-Anglaise ne veut de jeux d'aucune sorte le dimanche. Dans ces provinces on ne veut pas que les parcs publics soient ouverts ce jour-là. Pourquoi alors ne leur laisserait-on pas la liberté de faire comme elles l'entendent du moment qu'elles agissent dans les limites de la constitution ?

Telle est la manière dont j'amenderais ce bill au sujet des droits provinciaux. Et afin d'établir un jour de repos par tout le Canada je dirais que toutes les actions énumérées dans les articles 2 et 3 seront des sujets de législation fédérale tandis qu'aujourd'hui on propose qu'ils soient des sujets de législation provinciale. Mais lorsque vous arrivez à l'autre partie du bill—aux articles qui traitent des jeux, de l'ouverture des parcs publics, du droit de tirer un coup de fusil, il me semble que le Parlement fédéral devrait autant que la constitution le permet laisser ces questions aux législatures provinciales ; et, si par une exception dans le genre de celle qui est proposée par mon honorable ami de Sainte-Marie, vous pouvez augmenter les pouvoirs des provinces ou leur conférer de nouveaux pouvoirs, il me semble que vous pourriez le faire également au sujet des récréations et des amusements. De cette manière le Parlement pourrait faire une loi sur le repos du dimanche, du moment que cette loi ne touchera pas aux convictions religieuses des individus ; et au sujet de la manière de passer le reste de la journée après avoir rempli ses devoirs religieux, cette question devrait être laissée aux législatures des différentes provinces. Ce serait là, je crois, la meilleure manière de régler cette question. Il y aurait moins d'irritation et ce serait plus juste que la législation qui était proposée.

M. BLACK : L'honorable député me permettra-t-il de lui poser une question ? Si ces questions étaient laissées aux législatures leur demanderiez-vous de faire une législation qui conviendrait dans la province de la Nouvelle-Ecosse, aux catholiques français d'Arichat ou de Sainte-Marie, ou demanderiez-vous à ces gens d'observer le dimanche à la façon puritaine ainsi qu'on l'observe dans les comtés de Hants ou Queen ? Dans la province du Nouveau-Brunswick que feriez-vous au sujet des catholiques français de Westmoreland, Kent, Restigouche, Gloucester, Northumberland ? Les habitants de ces comtés seraient-ils obligés d'observer la loi provinciale faite pour convenir aux baptistes des comtés du fleuve Saint-Jean ? Comment régleriez-vous cela ?

M. R. L. BORDEN : Vous ne pouvez pas prétendre subdiviser les provinces pour des fins de ce genre. Je ne suis pas très renseigné sur la province du Nouveau-Brunswick, mais je sais que dans la province de la Nouvelle-Ecosse, qui est ma province, nous réglons les questions qui concernent les convictions religieuses de la population d'une manière qui est assez satisfaisante pour tout le monde, et je n'ai aucun doute que si ces questions sont laissées à la juridiction provinciale, nous n'aurons pas de désaccords ou d'irritations dans la petite province de la Nouvelle-Ecosse. Nous ne pouvons pas subdiviser les provinces, mais nous pouvons laisser la population de chacune des provinces régler de la manière qu'elle le jugera à propos, et suivant les vœux de la population, ces questions qui touchent aux convictions religieuses du peuple dans les différentes provinces où il n'y a pas d'unanimité. Si nous faisons cela, je ne crois pas que nous rencontrerions beaucoup de difficulté à avoir de bons résultats qui faciliteraient l'harmonie parmi la population. Cette proposition est du même genre que celle que je faisais l'année dernière lorsqu'une question très controversée a été soumise à la Chambre, à l'effet que les questions qui touchent aux convictions religieuses de la population seront mieux réglées par la population elle-même qu'en imposant au peuple une législation fédérale à ce sujet. Mon très honorable ami le premier ministre a dit que dans une question de ce genre il devait y avoir compromis ; mais lorsque vous voulez faire un compromis sur un sujet de convictions religieuses, lorsque ces convictions religieuses diffèrent dans les diverses provinces, vous vous exposez à rencontrer des embarras et des difficultés. C'est pourquoi je dis que le Parlement fédéral devrait borner cette partie de la question sur laquelle il y a accord et laisser autant que possible aux législatures provinciales la partie qui ne touche pas à la manière dont le dimanche sera observé comme jour de repos, pourvu que personne ne travaille ce jour-là. Voilà comment je crois que cette législation de

vrait être faite, et tout en reconnaissant la nécessité de respecter les convictions religieuses de la population des différentes provinces du pays.

Je me permettrai de dire que l'amendement proposé par mon honorable ami de Sainte-Marie omet des choses dont les législatures provinciales devraient s'occuper, et parle d'autres choses au sujet desquelles il ne devrait pas y avoir de différences d'opinion dans les provinces. Je ne vois pas pourquoi Ontario et Québec ne pourraient pas s'accorder pour déclarer que le dimanche doit être un jour de repos, et pour fixer la limite du travail qu'on peut faire ce jour-là. Je ne vois pas d'un autre côté pourquoi la population de la province de Québec ne jouirait pas des libertés de conscience qui lui sont si chères et que l'on doit respecter. Voilà comment le bill devrait être fait. Pour cette raison je crois qu'il serait mieux de ne pas accepter l'amendement de l'honorable député de Sainte-Marie tel qu'il est, mais d'en modifier les termes et d'ajouter un amendement de même genre aux autres articles, surtout en ce moment où il y a beaucoup d'excitation dans la province dont l'honorable député de Sainte-Marie est le digne représentant. Telles sont mes convictions sur ce sujet.

M. MACDONALD : Mon honorable ami est-il d'avis que la question de transport doit être réglée par le gouvernement fédéral ?

M. R. L. BORDEN : Je crois que le Parlement fédéral a déjà affirmé son autorité sur la question. Présentement tous les chemins de fer du Canada sont sous l'autorité fédérale, et il découle nécessairement que le Parlement fédéral doit régler dans ce bill l'observance du dimanche au sujet des chemins de fer.

Sir WILFRID LAURIER : Mon honorable ami (M. R. L. Borden) a montré dans la fin de son discours quelles difficultés il rencontrerait s'il tentait de faire une loi concernant le dimanche. Il prétend que cette question doit être laissée aux provinces. En cela nous sommes de son avis—il serait préférable que cette question fut réservée entièrement aux provinces. Mais mon honorable ami de Pictou (M. E. M. Macdonald) a montré clairement qu'il y a des questions sur lesquelles il est impossible aux provinces de légiférer.

M. R. L. BORDEN : Je n'ai pas dit que toutes ces questions doivent être réservées aux provinces.

Sir WILFRID LAURIER : Il est impossible de laisser ces questions entièrement aux provinces. Par conséquent nous sommes obligés de faire une loi générale. Mais lorsque le Parlement fédéral prend sur lui de faire une loi il rencontre toujours la même difficulté—où faire la démarcation ?

M. R. L. BORDEN.

Quelles sont les matières sur lesquelles le Parlement peut légiférer et quelles sont les matières sur lesquelles il ne peut pas légiférer ? Prenez, par exemple, l'article 2 dans ses rapports avec le travail. Supposons deux cas. Voici un homme qui travaille sur un chemin de fer entre Montréal et Brockville—d'une province à une autre. Il est évident que son travail est sujet à la juridiction fédérale, et une loi provinciale ne peut pas l'empêcher de travailler. Voici un homme qui travaille dans une boutique de forgeron. Evidemment il tombe sous la juridiction provinciale. Dans notre pays on rencontre constamment des cas dans lesquels il est difficile de tirer la ligne de démarcation entre les pouvoirs fédéraux et provinciaux. Telle est la difficulté que nous avons rencontrée dans la rédaction de ce bill. Mais il fallait tirer la ligne quelque part. Le but est de donner une législation que dans quelques provinces on demande depuis longtemps, mais que les provinces ne pouvaient faire, car elles n'en avaient pas le pouvoir. Lorsque ce bill deviendra loi il y aura des provinces dans lesquelles il sera acceptable. Mon honorable ami de Toronto-sud (M. A. C. Macdonald) a dit que la législature de la province d'Ontario ne voudrait pas changer une parcelle de la législation que nous proposons parce qu'elle est parfaitement acceptable à cette province. Et si je ne fais pas erreur, c'est une législation qu'elle désirait depuis longtemps, mais qu'elle ne pouvait obtenir que par un acte du Parlement fédéral.

L'honorable député de Jacques-Cartier (M. Monk) a dit l'autre jour que dans certains endroits on vendait des fleurs aux portes des cimetières. Les personnes qui vont aux cimetières le jour du dimanche vont pour y remplir un devoir religieux, pour décorer les tombes de leurs morts. On ne peut concevoir d'acte plus pieux et plus religieux, et tout le monde devrait avoir la liberté de l'accomplir selon leurs propres vues. L'honorable député dit qu'un homme peut trouver nécessaire d'employer quelqu'un pour faire quelques travaux sur une tombe le dimanche.

C'est un travail qui ressort des autorités locales. Mais s'il n'y avait pas d'amendement à l'article 3, cette action tomberait nécessairement sous la loi du parlement fédéral. Par conséquent il faut un amendement pour que des questions de ce genre puissent être réglées en conformité avec les coutumes locales et suivant les désirs du peuple. Je ne crois pas qu'aucune province de l'ouest, Ontario, Manitoba ou aucune autre se prévautra de cet amendement pour diminuer les restrictions qui sont faites par le bill au sujet du jour du Seigneur. Dans quelques autres provinces ce sera peut-être différent. D'après cet amendement, la législature de Québec pourra pourvoir à des cas comme celui mentionné par l'honorable député de Jacques-Cartier. Et qui pourrait

trouver objection à cela ? Je suis sur que plus on étudiera cet amendement, plus on considérera qu'il permet à chaque province de se rendre au désir de sa population. Vous ferez toutes les lois que vous voudrez, vous ne pourrez les appliquer que si elles sont approuvées par l'opinion publique de la province dans laquelle elles devront être mises en vigueur. C'est pourquoi cette loi a été faite plus élastique, plus applicable aux provinces de l'ouest et plus acceptable à d'autres. Pour cette raison je crois que cet article sera trouvé éminemment sage.

M. A. C. MACDONALD : Je n'ai pas voulu donner l'impression que la province d'Ontario était satisfaite du bill, mais seulement qu'elle n'en enleverait rien.

(L'article, ainsi modifié, est adopté.)

Sur l'article 3, paragraphe "d" :

d) L'allumage et l'entretien de feux, l'exécution de réparations à des fourneaux, de réparations en cas d'urgence, et de tout autre travail, quand ces feux, ces réparations ou ce travail sont essentiels à quelque procédé de fabrication dont le caractère de continuité est tel que ce procédé ne saurait être arrêté sans préjudice grave à la production, à l'outillage ou au matériel employé dans ce procédé, ou si à défaut de l'exécution de ce travail dominical ce procédé ne saurait être pratiqué continuellement et sans danger les six autres jours de la semaine.

M. AYLESWORTH : Le comité se rappellera que lorsque l'article a été discuté l'autre jour j'ai proposé que dans les trois dernières lignes on supprimât les mots "ou si à défaut de l'exécution de ce travail" et le reste du paragraphe. Depuis je me suis convaincu que si l'on conservait ces trois lignes la législation en souffrirait beaucoup. Le comité remarquera l'effet que cela aurait. Cet article crée une exception, il énumère les travaux qui devront être considérés comme de nécessité. Et la première partie du paragraphe dit :

d) L'allumage ou l'entretien de feux, l'exécution de réparations à des fourneaux, de réparations en cas d'urgence, et de tout autre travail, quand ces feux, ces réparations ou ce travail sont essentiels à quelque industrie ou quelque procédé de fabrication dont le caractère de continuité est tel qu'il ne saurait y avoir d'arrêt sans préjudice grave à cette industrie, à la production, à l'outillage ou au matériel employé dans ce procédé.

Or, voilà une disposition bien claire; mais il s'agit de savoir si l'on doit considérer comme travail de nécessité celui désigné dans la fin du paragraphe :

Ou si à défaut de l'exécution de ce travail dominical ce procédé ne saurait être pratiqué continuellement et sans danger les six autres jours de la semaine.

Or, si nous considérons la force du mot "continuellement" dans la manière dont il est employé à l'avant dernière ligne de ce paragraphe il est apparent qu'il n'y a pas de procédé industriel qui remplira ces con-

ditions. Si cette phrase reste dans l'article cela signifie tout simplement que vu qu'il n'y a pas de procédé industriel qui pourrait être pratiqué continuellement pendant les autres six jours de la semaine, si vous arrêtez les machines pour faire des réparations, vous permettez à toutes les industries du pays de faire ces réparations le dimanche. Ceci n'est pas un travail de nécessité, c'est une question de dollars et de cents pour le propriétaire de l'industrie, qui est laissé libre, s'il le juge à propos, de méconnaître ce que nous croyons d'obligation morale, méconnaître aussi l'obligation imposée par le commandement de Dieu, de sanctifier le jour du sabbat, afin de profiter de toutes les heures de travail les six autres jours de la semaine. Je crois que pour tous ceux qui favorisent cette législation, les intérêts du capital doivent céder le pas, et que l'employeur et l'employé devraient s'entendre pour faire leurs travaux et leurs réparations nécessaires pendant les heures de travail et non pas le dimanche.

M. DUNCAN ROSS : J'ai cité le cas d'une industrie où il est important pour ses opérations que ce travail soit fait dans les sept jours de la semaine, mais où aucun feu n'est nécessaire. C'est le cas de la réduction des métaux par un procédé chimique, où il n'y a pas besoin de feu.

M. AYLESWORTH : La première moitié de l'article dit :

Quelque procédé de fabrication dont le caractère de continuité est tel que ce procédé ne saurait être arrêté sans préjudice grave à la production, à l'outillage ou au matériel employé dans ce procédé.

M. GALLIHER : La raison que le ministre de la Justice a donnée la dernière fois a été que cela diminuerait la qualité du produit.

M. AYLESWORTH : La qualité de la production.

M. GALLIHER : Ce ne sera pas l'effet dans le cas que mon honorable ami (M. Ross) a mentionné, mais certainement la quantité en souffrirait.

M. AYLESWORTH : Alors je ne crois pas que l'on doive l'exiger.

M. GALLIHER : Je doute fort que si l'on retranche les dernières deux lignes ainsi qu'on le propose on pourrait tenir les fourneaux en opération.

M. AYLESWORTH : Vous parlez des fourneaux ordinaires où l'on se sert de feu ?

M. GALLIHER : Prenez par exemple un fourneau où l'on fond le plomb, parce que naturellement il faut du feu pour maintenir ces fourneaux en opération, mais il y a beaucoup d'autres opérations. Il faut retirer le produit qui passe par différents procédés et machines.

M. AYLESWORTH : " Et de tout autre travail ".

M. GALLIHER : Je sais, mais ce que je veux faire remarquer c'est que vous ne diminuerez pas seulement la qualité du produit, mais le produit lui-même. Vous pouvez entretenir le feu afin qu'il n'en résulte pas de dommage aux machines ou à la qualité du produit, et cependant le cas des hauts fourneaux n'est pas complètement prévu à moins que vous ne laissiez les trois dernières lignes. Ces trois dernières lignes sont nécessaires à mon avis pour établir clairement que les hauts fourneaux sont compris dans cette article.

M. AYLESWORTH : On ne peut pas être à la fois avocat et manufacturier, connaissant tous les détails des procédés chimiques et pouvant parler avec autorité sur le procédé de fondre du plomb dans les hauts fourneaux. J'avais supposé que cet article était assez clair pour couvrir le cas d'un haut fourneau ordinaire où l'on fond les minéraux, et j'avais supposé que si le feu qui sert à fondre le minerai de fer s'éteignait et que le fourneau se refroidissait, le résultat serait la destruction des machines. Je suppose qu'il en doit être de même pour tous les fourneaux.

M. GALLIHER : Oui.

M. AYLESWORTH : Et alors l'industrie de la fonte des métaux dans tous les cas est clairement protégée par la première partie du paragraphe.

M. CONMEE : Je ne crois pas que ce paragraphe aille assez loin. Quoique le maintien des feux soit nécessaire, il est aussi nécessaire de faire fonctionner les machines; il faut tenir les feux toujours allumés.

M. AYLESWORTH : Cela est un ouvrage incident.

M. CONMEE : Il faut que vous enleviez le mâchefer et faire beaucoup d'autres travaux, et je ne sais pas, je doute fort que quelqu'un sache avant qu'une cour n'ait décidé, si les termes de ce paragraphe sont suffisants ou non.

M. GALLIHER : C'est là ce qui m'inquiète.

M. CONMEE : Une des grandes raisons pour tenir les feux allumés c'est de permettre de travailler les six autres jours de la semaine. Outre les hauts fourneaux, il y a d'autres industries, qui sont tout aussi importantes telles que les mines d'or, de houille, de plomb, et dans n'importe quels travaux de mine, il faut tenir les machines en opération, tenir les éventails en mouvement et faire certains travaux si vous voulez exploiter les mines durant les six autres jours. Je pense que cela doit être évident, et que le comité s'en rendra compte.

M. GALLIHER.

Je ne prétends pas être un spécialiste, mais je crois que les aciéries, les laminoirs qui produisent en grande quantité, ne pourraient pas travailler six jours de la semaine à moins qu'on ne leur permette de tenir leurs feux allumés tout le temps. Et le feu qui est spécifié dans cet article n'est pas un feu semblable à celui qu'il faut à une fournaise. Vous ne pouvez pas produire autant en ne travaillant pas le dimanche, ni donner de l'ouvrage au même nombre d'ouvriers. Je ne crois pas que ce soit l'intention du Gouvernement d'empêcher ce genre de travail le dimanche. On fera sans doute le moins de travail possible le dimanche ainsi qu'on le fait aujourd'hui. Il n'y a pas de grands abus pour le moment dans la manière dont les travaux sont conduits. Si c'est le désir du Gouvernement que l'exemption soit limitée à ce genre de travail, je propose que les mots "ou les machines" soient ajoutés. Je prétends qu'il est nécessaire qu'ils y soient si on veut ne pas interrompre le travail dans une mine, dans les hauts fourneaux. Je ne m'occupe pas autant des autres travaux, mais si l'on désire que l'exemption soit limitée à ceux-là je propose d'ajouter le mot "travail" dans la troisième ligne, les mots suivants :

Dans toute mine, haut fourneau, laminoir, ou usines du même genre.

M. MACDONALD : Le comité croyait que le cas des hauts fourneaux étaient suffisamment prévu dans la première partie de l'article primitif. Il me semble que malgré tout ce que l'honorable député de Rainy-River (M. Conmee) a dit, que les termes de cet article qui avaient été soigneusement préparés dans l'opinion de l'ex-ministre de la Justice étaient suffisants pour prévoir le cas des hauts fourneaux et que nous pourrions en toute sûreté les laisser s'arranger de cet article.

M. JOHNSTON : J'ai fait remarquer l'autre jour que cet article touchait à plusieurs intérêts. A cette occasion j'ai protesté vigoureusement contre la suppression de ces trois dernières lignes. Ce dont je me plains c'est que l'on propose de faire ce changement après que la question a été discutée par le sous-comité, après que les représentants de diverses industries ont été entendus, et ont soumis leur vues au comité avec le résultat que le comité a adopté cet article dans les termes actuels, qui étaient acceptables par tout le monde. Ainsi que l'honorable député de Rainy-River (M. Conmee) l'a fait observer, ces grandes usines ne font toujours que le minimum de travail nécessaire. Comme je l'ai fait remarquer moi-même l'autre jour, une grande partie de notre population souffrira, si ces travaux ne peuvent être considérés comme des travaux de nécessité et sont interdits le dimanche. J'ai cité le cas d'une mine de charbon. Si vous ne permettez pas de pomper l'eau de la mine le dimanche

il sera absolument impossible d'y travailler le lundi. La qualité de ces produits n'en souffrirait pas, mais la quantité sera grandement diminuée, et bon nombre d'ouvriers de mines ne pourront pas travailler le lundi, ni peut-être le mardi, parce que l'eau s'amasse très rapidement, et il faudra peut-être deux, trois et même quatre jours pour la pomper. Le résultat en sera un grand dommage pour les ouvriers. Vu que cette question a été discutée avec tant de soin par le comité à la suite des représentations qui nous ont été faites par les intéressés, et on peut dire que tout le pays est beaucoup intéressé dans la question, vu aussi qu'une entente est intervenue entre toutes les industries pour leur profession mutuelle autant que possible, je me permettrai de dire au ministre que je ne crois pas qu'il soit juste de sa part de venir à la dernière heure proposer que cet article soit modifié par son amendement. Je demande respectueusement à l'honorable ministre de la Justice de conserver les trois dernières lignes.

M. HAGGART: L'honorable député de Rainy-River (M. Conmee) et l'honorable député de Kootenay (M. Galliher) n'ont pas besoin de tant s'effrayer au sujet de cet article, car après tout, ce n'est qu'un article provisoire. Il ne sera pas mis en vigueur tant que les législatures pourront légiférer sur la question. Je n'ai aucun doute que la législature de la Colombie-Anglaise saura quoi faire pour maintenir ses hauts fourneaux, et elle adoptera les lois nécessaires en vertu du pouvoir qui lui aura été conféré par le Parlement fédéral. Le Parlement a donné aux législatures les pouvoirs qu'il possédait de régler l'observance du dimanche et je suppose qu'il leur accorde les neuf dixièmes de ses pouvoirs.

M. FOSTER: Cela est bel et bon, mais si nous légiférons, faisons le régulièrement. Or, je crois que nous devons prendre bien soin de ne pas nous ingérer non seulement dans les industries au sujet desquelles nous connaissons quelque chose mais dans un grand nombre dont nous ne connaissons rien du tout. Le comité ayant entendu beaucoup de représentations qui n'ont pas été faites aux membres de cette Chambre, je préfère m'en rapporter au comité qu'à mes opinions personnelles. Pour ma part j'admets qu'il y a beaucoup de choses que je ne connais pas dans cette industrie, parce que je n'ai pas eu l'occasion de me renseigner. On peut bien prétendre que si vous empêchez un homme de faire cuire ses mets le dimanche, il continuera à vivre, mais il ne sera pas en état de faire une aussi bonne journée de travail le lendemain que si vous lui permettez de se faire servir un bon repas à la maison le dimanche afin de réparer ses forces physiques et les conserver.

Il y a donc nombre d'industries dans no-

tre pays qui pourraient continuer d'exister si vous les forciez à fermer les portes de leurs établissements un jour de semaine, pour effectuer les réparations; elles pourraient continuer d'exister, mais elles n'en souffriraient pas moins un grand préjudice.

Maintenant, considérez la question sur son autre face. Les amis de la classe ouvrière insisteront sur cette vérité que l'ouvrier va souffrir un grand préjudice également si le patron est tenu de suspendre entièrement les opérations le dimanche, établissement dans lequel travaillent, peut-être, une centaine de personnes. Sans doute, vous pouvez suspendre les opérations ordinaires le lundi pour effectuer les travaux de réparations; mais vos cent ouvriers se trouveront à chômer ce jour-là, et ils pourront se plaindre à juste titre de ce qu'on ne leur permet pas de gagner la vie de leur famille. D'autre part, permettez que l'on fasse des réparations le dimanche, il suffira d'un très petit nombre d'hommes, de deux, de trois ou de quatre hommes pour exécuter ce travail. Est-il raisonnable de prétendre qu'il faut interdire l'emploi de ces trois ou quatre hommes-là, le dimanche, quand le résultat de leur travail serait de permettre à tous les autres employés de l'établissement de faire leurs six jours dans la semaine?

M. CONMEE: Et ces quelques hommes ne seront tenus de travailler que quelques heures dans la journée peut-être,

M. FOSTER: Dans beaucoup de cas, il ne faudra que quelques heures. Et cela est vrai, non seulement en ce qui regarde les hauts fourneaux, non seulement en ce qui regarde ces procédés compliqués de fabrication; si vous vous donnez la peine d'y réfléchir, vous reconnaîtrez que c'est le cas d'un grand nombre d'industries dans notre pays auxquelles nous ne songeons pas particulièrement en ce moment, et qui seraient empêchées d'ouvrir leurs portes le dimanche sous prétexte que ce n'est pas indispensable. Vous pouvez bien vous placer à ce point de vue si vous le préférez, mais ce n'est pas raisonnable. Il est tout aussi raisonnable de réparer et d'alimenter le matériel d'un grand établissement manufacturier le dimanche, en vue de le préparer pour le travail de la semaine, qu'il l'est de nourrir l'ouvrier le dimanche, afin de le mettre à même de remplir sa tâche les autres jours de la semaine.

M. FIELDING: Nous avons considéré ce point auparavant. On a exprimé la crainte que ces mots pourraient mettre le fabricant à même d'attendre systématiquement au dimanche pour effectuer des réparations et faire des travaux qui, à proprement parler, devraient être exécutés dans le cours de la semaine. Ce raisonnement m'a paru mériter quelque attention. Plus tard, dans un entretien avec plusieurs membres de la députation et autres personnes intéressées dans les industries de fabrication, j'entendis expri-

mer l'opinion même que l'honorable député de Toronto-nord (M. Foster) vient d'énoncer; et il me vint à l'idée que nous pourrions résoudre la difficulté en permettant à un petit nombre d'hommes d'effectuer le dimanche les travaux de réparation, de manière à ce que le personnel complet pût travailler le lundi. J'hésite à suggérer les mots qu'il conviendrait d'employer dans un cas de cette nature, car l'effet de ces mots peut être très sérieux, et ce que j'en dis a simplement pour but de provoquer la discussion. Il m'a semblé qu'une manière de tourner la difficulté serait de permettre à un petit nombre d'employés de faire ce travail le dimanche. Ces hommes auraient le privilège de se reposer une journée dans le courant de la semaine, suivant l'économie générale du présent bill; mais il serait opportun de permettre à un homme de travailler le dimanche afin que les dix ou vingt autres fussent à même de se mettre à l'œuvre le lundi. Autrement, la classe ouvrière se croira maltraitée. C'est une simple idée que je suggère à l'honorable membre; je n'irai pas jusqu'à proposer les mots à employer; car il pourrait être dangereux d'adopter certains mots plutôt que d'autres avant que la question ait été discutée à fond par le comité.

EXPLICATION SUR UN FAIT PERSONNEL.

M. R. L. BORDEN: Avant que vous quittez le fauteuil, monsieur l'Orateur, je désire soulever la question de privilège. Au cours de certaines observations que j'ai faites à la Chambre hier soir, on me fait dire, dans le compte rendu des débats, ce qui suit:

A l'égard de feu Raymond Préfontaine, je dirai ce que tout membre de cette assemblée, qu'il siègeât à la droite ou à la gauche de l'Orateur, a dû reconnaître: quels que fussent ses manquements,—et ils étaient nombreux,—en tant qu'homme politique, il n'était pas un lâche.

Je savais bien que je ne m'étais pas exprimé de cette manière et que je m'étais servi du mot "qualités" dans la phrase incidente. J'allai trouver le sténographe et lui déclarai que j'étais persuadé qu'en se reportant à ses notes, il constaterait qu'on m'avait fait dire autre chose que ce que j'avais dit. Voici la communication que j'ai reçue du chef de la sténographie:

Bureau des sténographes officiels des débats.
Chambres des communes,
Ottawa, 29 juin 1906.

A monsieur R. L. Borden, député,
Chambre des communes.

Monsieur,—Vous avez signalé à mon attention un passage du compte rendu de votre discours d'hier sur l'expédition de l'"Arctic", contenu dans l'édition non révisée des débats. Dans ce compte rendu, on vous met dans la bouche les paroles suivantes: "Quels que fussent les manquements de Raymond Préfontaine,—et ils étaient nombreux,—en tant qu'homme politique, il n'était pas un lâche". Le sténographe, en

M. FIELDING.

se reportant à ses notes manuscrites, constate qu'il aurait dû vous mettre dans la bouche les paroles suivantes: "Quels que fussent les manquements de Raymond Préfontaine,—et ses qualités étaient nombreuses,—en tant qu'homme politique, il n'était pas un lâche". L'erreur sera corrigée dans la version révisée.

Votre, etc.,
(Signé): ALBERT HORTON,
Chef de la sténographie.

Je dois dire, en justice pour le sténographe qui a commis cette déplorable erreur, que mon discours fut prononcé vers la fin d'une journée longue et fatigante, et que, par conséquent, elle était pardonnable. Je regrette, toutefois, qu'elle se soit produite; car je n'avais pas le moindre désir de signaler à l'attention les manquements de M. Préfontaine, ou de déclarer à la Chambre, après son décès, que ses manquements étaient nombreux. Au contraire, mon discours, comme tout honorable député, je pense, s'en souviendra, avait la forme de l'antithèse. Je disais que, quels que fussent ses manquements,—et ses qualités étaient nombreuses,—en tant qu'homme politique, il n'était pas un lâche.

(A six heures, la séance est suspendue.)

Reprise de la Séance.

(La Chambre reprend ses travaux à huit heures.)

DISCUSSION SUR LE BILL RELATIF A LA COMPAGNIE DES EMBRANCHEMENTS DU GRAND-TRONC-PACIFIQUE.

M. CRAWFORD propose la 3e lecture du projet de loi (n° 75), tendant à constituer en corporation la compagnie des embranchements du Grand-Tronc-Pacifique.

M. E. A. LANCASTER (Lincoln-et-Niagara): Je désire protester une dernière fois contre l'adoption du présent bill, et ensuite je proposerai qu'il ne soit pas lu maintenant pour la 3e fois, mais que la 3e lecture en soit ajournée à six mois de ce jour.

Dans la discussion du présent bill, au comité des chemins de fer, de même qu'en comité général de la Chambre, j'ai exposé longuement les raisons qui devraient nous engager, à mon avis, à rejeter ce bill; et je désire déclarer maintenant que je suis tout aussi convaincu que jamais que les embranchements autorisés par le présent projet de loi devraient être construits par la compagnie du chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique elle-même, et qu'il est inopportun d'inscrire un tel projet dans le recueil de nos lois. Lors de la discussion du préambule, on nous informa qu'avant l'adoption finale du projet de loi, nous nous rendrions compte que les droits du peuple canadien étaient pleinement garantis. Je déposai alors un amendement déclarant que, nonobstant toute disposition

du présent acte, cette compagnie serait responsable au même chef envers le peuple canadien que l'aurait été le Grand-Tronc-Pacifique dans le cas où il aurait lui-même construit ses embranchements. Le ministre déclare qu'il protégerait le peuple, mais il n'en repoussa pas moins la motion. Voici maintenant qu'on demande la 3e lecture de ce bill, et comme il ne renferme pour la protection des droits du public aucune des garanties dont j'ai demandé l'adoption, il ne me reste qu'à enregistrer ma protestation. Il y a une autre raison militant contre l'adoption de ce bill et en faveur du renvoi de sa 3e lecture à six mois d'aujourd'hui : si ma prétention est juste, le peuple devrait être mis à même de signifier au Parlement d'ici à la prochaine session, s'il approuve ou désapprouve l'annulation du traité conclu à cet égard en 1903 et 1904 avec le Grand-Tronc-Pacifique.

J'ai l'honneur de proposer, appuyé de M. Sproule :

Que le projet de loi (n° 75) tendant à autoriser la compagnie des embranchements du Grand-Tronc-Pacifique ne soit pas lu aujourd'hui pour la 3e fois, mais que la 3e lecture en soit ajournée à six mois.

M. T. S. SPROULE (Grey-est) : Je considère ce bill comme inopportun et fondé sur un principe très condamnable. L'effet sera de rendre le traité conclu entre le gouvernement fédéral et le Grand-Tronc-Pacifique relativement au chemin de fer national transcontinental obscur et difficile, sinon impossible, d'interprétation. Nous n'avons rien pour établir à nos yeux le rapport qui existe entre cette compagnie désireuse de se faire constituer en corporation et la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique elle-même. Pour ces raisons, je m'en vais voter en faveur de l'amendement proposé par l'honorable député (M. Lancaster). La dernière fois que je pris la parole, à l'occasion de la discussion de ce projet de loi, je m'opposai à la proposition d'autoriser la construction de quelques-uns de ces embranchements, en raison de ce que nous avions déjà autorisé le Grand-Tronc-Pacifique à les construire. La carte même qui avait été soumise au comité des chemins de fer lorsque nous demandâmes l'octroi de la charte du Grand-Tronc-Pacifique, est celle qui a été soumise de nouveau au comité lors de la délibération du présent bill ; et les mêmes routes, les mêmes lignes et les mêmes marques ont été employées pour désigner les embranchements qui devaient être construits par cette compagnie. C'est déjà suffisant pour éveiller nos soupçons. Cette circonstance me parut inexplicable et comme ayant pour objet d'induire la Chambre en erreur et de jeter la confusion dans nos esprits.

Le ministre des Chemins de fer combattit cette prétention, et je déclarai que dans mon opinion, il était probable qu'en accordant cette charte, nous mettrions simple-

ment une autre compagnie à même de contrecarrer l'exécution d'un traité passé entre la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique et la compagnie du chemin de fer le Grand-Tronc d'une part, et le gouvernement canadien, de l'autre. Le ministre des Chemins de fer et des Canaux nous assura qu'il n'y avait aucun danger à cet égard ; qu'il était aussi clair que le jour que ce projet de loi avait pour fin de mettre la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique à même de remplir ses obligations envers le pays aux termes de son contrat avec le Gouvernement. Mais plus tard, à une phase plus avancée de la discussion du présent bill, l'honorable ministre, lorsqu'il voulut faire rejeter l'amendement proposé par l'honorable député de Carleton, se servit à peu près exactement des termes dont je m'étais servi moi-même.

Voici à peu près ce qu'il dit : Nous connaissons les termes du contrat que nous avons conclu avec la compagnie de chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique ; celle-ci est obligée moralement, sinon en droit, de construire cet embranchement, car elle est tenue d'exécuter le traité qu'elle a conclu avec le Gouvernement ; mais vous la dégagez de cette obligation pour en charger une compagnie irresponsable, cette compagnie irresponsable pourra ne pas construire l'embranchement, et nous ne serons pas en état de l'y contraindre ; tandis que nous sommes en mesure d'obliger l'autre compagnie à construire cet embranchement qui forme partie du réseau qu'elle s'est engagée à construire dans son intégrité. Nous ne voulons donc pas laisser échapper la proie pour l'ombre. Maintenant, je déclare que les raisons mêmes avancées par l'honorable ministre des Chemins de fer sont celles que j'avais fait valoir en cette Chambre et qu'il a réfutées ; mais j'ai été heureux de le voir se faire le défenseur du traité que le Gouvernement avait conclu.

Dans l'article 11 du présent bill cette compagnie demande l'autorisation de construire jusqu'à seize embranchements de chemins de fer, dont un grand nombre suivent le même parcours que les embranchements du Grand-Tronc-Pacifique indiqués sur la carte qu'utilisent l'une et l'autre compagnies. N'est-ce pas là une preuve ou que la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique ne se propose pas de remplir ses engagements envers le Gouvernement et le pays en ce qui regarde ces embranchements, ou bien que cette compagnie, si elle se propose de les construire, voudrait le faire à des conditions autres que celles acceptées par la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique ? Nous n'avons pas de renseignements précis en ce qui regarde ces embranchements, nous ne savons pas d'où ils partent ni où ils aboutissent. Par exemple, la ligne mentionnée dans le paragraphe 11 doit commencer en un endroit situé entre le 105e et le 107e degré de longitude ; c'est-à-dire que nous accorderions à cette compagnie le droit d'établir la tête de ligne de cet embran-

chement quelque part entre deux points extrêmes éloignés l'un de l'autre de 120 milles. Je dis donc qu'il est prématuré de leur accorder ce privilège. Si la compagnie n'a pas de renseignements plus complets que ceux qu'elle semble posséder aujourd'hui, si elle n'est pas en état d'indiquer les endroits où elle veut construire ces embranchements, c'est bien la preuve que rien ne presse, que l'adoption de cette loi n'est pas d'urgence. Je constate que, du commencement à la fin, aucune disposition du bill n'est plus précise que celle-là. La compagnie ignore où sera la tête de ligne de l'embranchement et où s'en trouvera le terminus. Ce qu'elle demande c'est une charte en blanc, lui permettant de construire des voies dans toute l'étendue du pays, si le Parlement est assez naïf pour lui accorder ce pouvoir. C'est là un principe que le Parlement n'a pas voulu reconnaître jusqu'ici. Il y a nombre d'années, alors que beaucoup de compagnies cherchaient à obtenir des chartes leur conférant des pouvoirs étendus, l'honorable David Mills fit observer à la Chambre que, quant à accorder toutes ces chartes, nous ferions mieux d'appliquer la méthode en vogue aux Etats-Unis, et de déclarer que toute compagnie de chemin de fer a le droit de construire n'importe où, pourvu qu'elle en fasse la demande au Gouvernement et dépose ses plans.

Mais le Parlement n'a jamais voulu accepter pareille proposition. Nous avons jugé préférable de nous réserver un pouvoir discrétionnaire, et d'exiger de toute compagnie désireuse d'obtenir une charte qu'elle désigne les endroits où elle se propose d'établir la tête de ligne de son chemin de fer, la région qu'elle a en vue de lui faire traverser, la longueur du parcours, ainsi que le nombre d'années qu'il lui faudra pour compléter les travaux. Le Parlement déclara : C'est là le principe que nous avons suivi dans le passé, et il n'y a pas de raison pour que nous y renoncions aujourd'hui ; par conséquent, nous n'accorderons pas de charte en blanc permettant la construction de chemins de fer n'importe où dans le pays. Depuis lors, j'ai observé le changement qui s'est produit dans l'attitude du Parlement, sur cette question ; j'ai remarqué que, d'année en année, nous avons accordé une plus grande latitude à ces compagnies, que nous les avons soumises à des restrictions de moins en moins nombreuses, que nous nous sommes contentés de renseignements de moins en moins complets. Nous nous contentons aujourd'hui de renseignements très généraux ; nous accordons ces chartes sur des informations très insuffisantes ; et il viendra un temps, et le temps semble être venu, où on va nous proposer d'autoriser la construction de vingt-trois voies ferrées, ayant un parcours total variant de 4.000 à 5.000 milles, sans que la compagnie puisse nous dire à moins de 120 milles près où sera placé le point de départ et où sera

placé le point d'arrivée. Elle ne nous dit pas quelles seront les autres lignes concurrentes ; elle ne nous dit pas quelles sont ses ressources financières ; elle ne nous dit pas dans quelle mesure elle va contrecarrer l'activité des autres compagnies ; elle ne nous dit pas si le besoin de moyens de communication se fait sentir dans ces parties du pays, ou si elle se propose de desservir des localités qui ont été privées jusqu'à présent de moyens de transport. On ne prétend pas qu'il soit urgent de construire ces lignes pour le moment. A tout événement, on ne nous dit pas quand la compagnie se propose de commencer les travaux, ni quand elle espère les parachever.

On ne nous dit rien de tout cela ; mais on nous prie d'accorder cette charte en blanc autorisant la construction d'au moins vingt-trois lignes de chemins de fer, d'un parcours total de plus de 5.000 milles, sur des renseignements très incomplets, des données absolument insuffisantes, dans le fait, sans aucun des renseignements que le Parlement devrait exiger, afin de pouvoir juger s'il est opportun ou non d'accorder les pouvoirs conférés par cette charte. Je dis donc que rien ne presse. Les travaux sur nombre de ces embranchements ne seront pas commencés d'ici à cinq, dix ou quinze ans. Ces gens reviendront vous demander de renouveler leur charte de temps à autre, et ils vous donneront excuse sur excuse de leur retard. Dans l'intervalle, quelque autre compagnie s'adressera à nous en vue de se faire autoriser à construire une ligne de chemin de fer dans la même partie du pays que couvre la présente charte, et qu'arrivera-t-il ? La compagnie des embranchements du Grand-Tronc-Pacifique s'opposera à ce que nous lui accordions cette autorisation ; elle se plaindra de ce qu'une telle entreprise gênerait l'exécution de son projet, de ce qu'elle se trouverait dans l'impossibilité de prélever les capitaux nécessaires, si nous autorisions une autre compagnie à exploiter la même région. Et pourtant, c'est là ce que nous allons faire en ce qui regarde le Grand-Tronc-Pacifique, en ce qui regarde le Canadian-Northern, sur partie de son parcours, et en ce qui regarde plusieurs autres chemins de fer. Et nous n'y voyons pas d'objections pour le moment. Pour toutes ces raisons, parce que je considère inacceptable le principe de la mesure qu'on nous demande d'adopter, parce que le Parlement, suivant moi, manquerait de prudence en conférant ces privilèges, j'appuie la proposition de l'honorable député et je demande que la 3e lecture du bill en délibération soit remise à six mois. Je l'ai déjà dit, rien ne presse. Lorsqu'une fois cette compagnie aura déterminé les tracés de ces embranchements, qu'elle s'adresse au Parlement, et le Parlement lui accordera sans hésiter l'autorisation de construire des voies ferrées, pourvu qu'elle lui prouve qu'elle est en mesure et qu'elle se propose de le faire.

C'est parce qu'elle n'a pas fourni ces renseignements au Parlement que je m'oppose aujourd'hui à l'adoption du présent bill; bien plus, c'est parce qu'elle n'a pas elle-même en mains les renseignements nécessaires, d'après ce que nous pouvons voir. Si elle avait ces renseignements en sa possession, j'imagine qu'elle serait disposée à nous en faire part à la demande du Parlement. La fin que l'on se propose, si je ne me trompe, c'est de mettre le Grand-Tronc-Pacifique et le Grand-Tronc en mesure de se soustraire aux engagements qu'ils ont pris envers le pays de construire cette grande ligne transcontinentale qu'on nous a représentée il y a quelques années comme tellement importante et au sujet de laquelle le Gouvernement nous a donné l'assurance qu'il avait conclu un traité tellement clair que la compagnie serait hors d'état de se dérober.

M. J. G. TURRIFF (Assiniboia-est) : L'Ouest, j'en suis heureux à cet égard, du moins, va avoir l'occasion de constater combien il compte d'amis dans les rangs de la gauche quand il s'agit de la construction d'embranchements de chemins de fer dans cette région éloignée. Ces messieurs de l'opposition adoptent la même tactique qu'il y a trois ans. Ils sont prêts à tout pour contrecarrer le Grand-Tronc, pour contrecarrer le Grand-Tronc-Pacifique. Ils voudraient aujourd'hui empêcher ces compagnies de construire des embranchements, et cela, non pas pour les raisons qu'ils ont données ici, non pas parce qu'on ne leur a pas fourni des renseignements suffisants; non, ils voudraient empêcher le Grand-Tronc d'obtenir ces droits et de construire ces embranchements dans le but d'assurer ce privilège au chemin de fer Pacifique-Canadien.

M. SPROULE : L'honorable député n'a pas le droit de m'imputer un tel motif. J'ai dit quelles étaient mes raisons, et je le prie de se rétracter.

M. TURRIFF : J'accepte la déclaration de motifs de l'honorable député, mais le pays tiendra plutôt compte de son attitude que de ses prétendus motifs.

La fin que l'on se propose est d'empêcher le Grand-Tronc-Pacifique de construire ces embranchements jusqu'à ce que le chemin de fer canadien du Pacifique soit arrivé là. L'honorable député a déclaré que jusqu'à présent il n'a pas été accordé de charte en blanc. Je lui dirai que le chemin de fer canadien du Pacifique a une demi-douzaine ou une douzaine de chartes en blanc. Dans ma propre circonscription, il en a deux, et il a obtenu des prolongations de délai en vue d'exécuter les travaux. L'honorable député voudrait ajourner à six mois la 3e lecture de ce projet de loi, afin que le Canadien du Pacifique puisse s'imposer dans l'intervalle et construire lui-même des embranchements.

M. LANCASTER : Comme l'honorable député ne l'ignore pas, la raison pour laquelle je m'oppose à l'adoption de cette mesure depuis le commencement c'est que ce n'est pas le Grand-Tronc-Pacifique qui veut se faire autoriser à construire ces embranchements, mais une tierce compagnie. Nous voulons que le Grand-Tronc-Pacifique les construise.

M. TURRIFF : Toute excuse est bonne. Ce que nous voulons dans l'Ouest, c'est que les embranchements soient construits, et nous ne voulons pas que l'octroi de la charte soit remis d'une année à l'autre simplement parce que l'honorable député de Grey-est, comme il l'a déclaré, il y a quelques instants, est d'avis que la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique cherche à se débarrasser de l'obligation de les construire. Eh bien, je puis lui assurer, s'il ne le sait déjà, que l'entreprise est déjà en voie depuis le lac Supérieur jusqu'à Edmonton, et l'on s'attend que les travaux seront commencés dès l'automne prochain. En attendant, nous voulons que ces embranchements soient construits. On a déclaré devant le comité, sinon devant la Chambre, que ces embranchements allaient faire double emploi avec la ligne principale. Vous ne pouvez pénétrer dans le Nord-Ouest sans y construire une ligne qui fasse double emploi avec quelque autre. Reportez-vous à la carte indiquant les tracés de ces chemins de fer dans le Nord-Ouest, à l'heure actuelle. Dans ma circonscription, le chemin du Pacifique-Canadien possède, au sud de la ligne principale, cinq autres voies distantes l'une de l'autre de 75 milles, et qui sont parallèles à d'autres voies ferrées construites précédemment. Dans ma circonscription les chemins de fer s'échelonnent à 12 milles d'intervalle. A entendre ces messieurs de la gauche, il ne faudrait pas permettre à d'autres compagnies de pénétrer dans ce pays simplement parce que les chemins de fer se trouveraient à circuler à une distance de moins de trente milles de voies existantes. Nous voulons qu'il se construise des chemins de fer dans cette région, et cela le plus tôt possible. Nous voulons que cette compagnie des embranchements du Grand-Tronc-Pacifique réussisse à faire adopter ce projet de loi, de manière à pouvoir commencer les travaux sur-le-champ; de la sorte, lorsque son chemin de fer atteindra la tête du lac Supérieur, elle sera en mesure de desservir, par le moyen de ces embranchements, une étendue de pays beaucoup plus vaste que si elle n'avait que sa ligne principale. jetée.)

(La proposition de M. Lancaster est rejetée.)

M. D. HENDERSON (Halton) : Je me proposais de présenter un amendement au bill actuellement en délibération, mais en voyant l'honorable député d'Assiniboia-est (M. Turriff) nous montrer le poing de son siège, je

crains en ce faisant de lui déplaire. L'honorable député semble croire que le Nord-Ouest lui appartient; c'est, j'imagine, parce qu'il fut, à un certain moment, en mesure de remettre 250,000 acres de terres du domaine fédéral, à une compagnie dont faisaient partie quelques-uns de ses amis, il en conclut qu'il a le droit de dire exactement quels chemins de fer il faut construire, et quels chemins de fer on peut se dispenser de construire. Mais en supposant même que le Nord-Ouest appartienne à l'honorable député, je m'en vais prendre sur moi de lui soumettre un projet qu'il devrait, à mon avis, trouver bon. J'ai toujours favorisé la construction dans notre pays de chemins de fer lorsque le besoin s'en faisait sentir; mais je m'oppose à leur construction, lorsqu'elle doit avoir pour effet de nuire aux voies existantes en empiétant sur le territoire que celles-ci desservent. Ceux d'entre nous qui sont au courant de la géographie du Nord-Ouest savent qu'il existe deux embranchements du Pacifique-Canadien qui se dirigent dans la direction du sud-ouest, à partir de la ville de Regina, et de celle de Moosejaw.

On se propose maintenant de construire, à partir de la ville de Regina, dans la direction du sud-est jusqu'à North-Portal, sur la frontière méridionale de la province de Saskatchewan, un embranchement qui devra passer entre deux lignes du Pacifique-Canadien, déjà en exploitation, et connues sous le nom d'embranchement d'Arcole et de ligne du Saut respectivement. J'ose à peine dire que ce sont deux lignes du Pacifique-Canadien, car l'honorable député d'Assiniboia-est (M. Turriff) semble perdre la tête complètement quand on mentionne le nom de cette compagnie qui a développé l'Ouest, qui a fait la prospérité de ce pays et celle de l'honorable député, en donnant de la valeur à ses propriétés. Et pourtant, il paraît avoir une telle antipathie pour tout ce qui touche au Pacifique-Canadien, que c'est avec crainte que je déclare que ce chemin de fer a un intérêt quelconque dans cette partie du pays. La distance qui sépare ces deux lignes parallèles du chemin de fer canadien du Pacifique est de 24 milles seulement; et si cet embranchement projeté devait être construit, il n'y aurait plus qu'une bande de 6 milles de largeur, de chaque côté, susceptible de fournir du trafic au Grand-Tronc-Pacifique. Il se trouve un territoire situé immédiatement à l'ouest de la ligne du Saut qui n'est pas encore, à ce que je crois, pourvu de moyens de communications. Mon amendement a pour but d'autoriser la compagnie des embranchements du Grand-Tronc-Pacifique à construire sa ligne dans la direction du sud-ouest à partir de Regina jusqu'à la ligne frontière, au lieu de le construire dans la direction du sud-est entre les deux voies existantes. Peu m'importe jusqu'où ces lignes iront dans la direction de l'ouest;

M. HENDERSON.

elles pourront également être construites dans la direction du sud; dans l'un et l'autre cas j'aurai atteint la fin que j'ai en vue, les éloigner du territoire desservi par le Pacifique-Canadien. Si l'auteur du présent bill voulait accepter cet amendement, il rendrait à l'Ouest un réel service, et éviterait de faire traîner la discussion en longueur, ce qui nous permettrait de délibérer d'autres questions qui doivent nous être soumises ce soir. Je ne suis peut-être pas directement intéressé moi-même dans cette partie du pays; mais il en est parmi mes proches qui s'y trouvent directement intéressés. Je tiens à ce que ce pays se développe, et j'espère que l'honorable député de Portage-la-Prairie (M. Crawford) va accepter mon amendement et éviter la nécessité de mettre la proposition aux voix.

J'ai donc l'honneur de proposer l'amendement suivant dont j'ai donné avis:

Que ledit bill soit renvoyé au comité général de la Chambre, avec ordre de le modifier en le supprimant, dans le paragraphe 13 de l'article 11, tous les mots après les mots "de là", dans la 32e ligne, pour les remplacer par les mots "dans la direction du sud-ouest en ligne droite jusqu'à la frontière méridionale de la province de Saskatchewan".

Cette ligne suivrait directement le chemin que j'ai indiqué et il n'est pas nécessaire que j'en dise davantage.

M. L'ORATEUR: Je ferai observer que cet amendement semble indiquer une nouvelle ligne de chemin de fer, et que la proposition aurait dû en être faite d'abord devant le comité préposé à l'examen de ces questions.

M. HENDERSON: Ce n'est pas mon opinion. L'amendement se borne à proposer que le chemin de fer soit construit dans une certaine direction. C'est un amendement qui, à mon avis, peut être présenté suivant l'usage ordinaire.

M. L'ORATEUR: Je n'ai pas le bill par devers moi, et si l'on n'insiste pas sur l'objection, je m'en vais mettre la motion aux voix.

M. T. S. SPROULE (Grey-est): Avant que la motion soit mise aux voix, je désire commenter certaines observations qu'a faites l'honorable député d'Assiniboia (M. Turraff). Cet honorable député depuis qu'il fait partie de cette assemblée, non content de s'attribuer le rôle de porte-paroles de l'Ouest, s'est attribué le droit d'imputer des motifs injustes à ses collègues quand, parlant de cette région, ils ne partagent pas entièrement ses vues. Je n'ignore pas qu'il a beaucoup parcouru ce pays et qu'il y possède des intérêts importants, intérêts acquis irrégulièrement, si mes renseignements sont exacts. Il semble vouloir insulter ceux qui s'efforcent de faire leur devoir en cette Chambre et les empêcher d'exprimer leurs

vues. Il a une autre malheureuse habitude: dès que l'on parle de chemins de fer dans le Nord-Ouest, il se rabat invariablement sur les prétendues iniquités du Pacifique-Canadien et sur le préjudice que le mode de subventionnement de ce chemin de fer aurait causé au pays. Le fait est que dès qu'il touche cette corde, on dirait qu'il tombe de la rage et qu'il perd la raison. Ses exclamations me rappellent une histoire que racontait le grand Abraham Lincoln, au sujet d'un bateau à vapeur, sur le Mississipi, dont la machine était de deux forces et le sifflet de quatre forces. Par suite, il fallait toute la force de la machine pour faire fonctionner le sifflet, et tant que le sifflet fonctionnait, le bateau suspendait sa marche. L'honorable député paraît être pourvue d'une langue de quatre forces et d'un cerveau de deux forces, et une fois la langue en mouvement, le cerveau ne fonctionne plus et la langue continue de fonctionner automatiquement et sans frein. L'honorable député a prétendu que j'étais opposé à la construction de chemin de fer dans l'Ouest. Rien n'est plus éloigné de la vérité; rien dans mes paroles ni dans mes actions depuis que cet honorable député fait partie de cette Chambre ne lui donne droit de tirer cette conclusion, ni de faire pareille déclaration.

C'est une assertion entièrement gratuite, et qu'il n'a pas le droit de faire. Il a déclaré également que je ne voulais pas voir ce pays se développer; c'est encore là une affirmation purement gratuite de sa part, qu'il ne saurait appuyer d'aucune bonne raison et que rien ne légitime. Il prétend d'autre part que je m'oppose à la construction du chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique. Allons donc! Si j'ai demandé l'adoption de cet amendement ce soir, c'est que j'étais convaincu qu'à défaut de son adoption, il serait plus risqué que le chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique fût construit. En raison même de ce que je voudrais voir ce chemin construit je voudrais que le Grand-Tronc-Pacifique fût tenu de remplir ses obligations; et c'est ce qui m'a engagé à appuyer la proposition de l'honorable député de Lincoln (M. Lancaster). Je ne saurais donner de meilleure preuve de mon désir de voir ce chemin construit par le Grand-Tronc-Pacifique que les observations mêmes que j'ai faites au sujet du présent bill devant le comité des chemins de fer. La seule objection que j'aie formulée, dans cette circonstance, c'est que la compagnie en question allait construire les mêmes embranchements que la compagnie de chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique était autorisée à construire. J'ai déclaré alors que le Grand-Tronc-Pacifique en serait gêné dans l'exercice de ses droits, ce à quoi je m'opposais. En outre, j'étais d'avis qu'il se tramait quelque complot, dont nous ne connaissons pas exactement la nature, mais dont les conséquences pourraient être très graves. Je m'opposai donc à ce que

cette compagnie fût autorisée à construire ces embranchements, tant que le Grand-Tronc-Pacifique ne se serait pas acquitté de ses obligations. C'est à cause de mon désir de voir ces obligations remplies que je me suis opposé à ce qu'une autre compagnie empiète sur les droits du Grand-Tronc-Pacifique. J'appuie l'amendement de l'honorable député d'Halton (M. Henderson), parce que je prévois qu'il produira de bon effets.

L'honorable député d'Assiniboia-est déclare que le pays souffre surtout du besoin de chemins de fer. Dès lors, cet honorable député ne devrait-il pas s'efforcer d'assurer la construction de chemins de fer dans ces parties du pays qui n'en ont pas encore? L'embranchement en question doit desservir une région déjà traversée par des chemins de fer. D'autre part, l'honorable député d'Halton a fait voir qu'il se trouve une étendue de territoire où le besoin d'un chemin de fer se fait grandement sentir, où la colonisation marche à grands pas et où les cultivateurs voudraient obtenir des moyens de communication en vue de l'écoulement de leurs produits. Il vaudrait beaucoup mieux autoriser la compagnie à construire un embranchement dans la direction du sud-ouest à partir de Moosejaw que dans la direction du sud-est, car un tel embranchement desservirait un pays qui est actuellement sans chemins de fer.

M. CRAWFORD: Je ne saurais accepter la proposition de l'honorable député (M. Henderson). L'embranchement que l'on se propose de construire fournira des moyens de transport pour une étendue de pays qui n'en est pas encore pourvue.

M. E. A. LANCASTER (Lincoln-et-Niagara): Je n'aurais pas pris la parole de nouveau si l'honorable député d'Assiniboia-est (M. Turriff) ne m'avait pas prêté fausement des intentions. L'honorable député aurait dû s'apercevoir que, si je me trompe, du moins je suis conséquent. Je ne sais trop si l'honorable député était présent, ou non, aux délibérations du comité des chemins de fer; je ne l'y ai pas vu; mais s'il était présent aux délibérations de ce comité, il a dû constater que j'y avais été présent dès le commencement. Et d'autre part, s'il n'a pas été présent à ces délibérations, le ministre de la Justice (M. Aylesworth), qui est assis à ses côtés, sera en mesure de lui dire que j'étais fortement en faveur de la construction de ces lignes et du développement de ce pays de l'Ouest par le Grand-Tronc-Pacifique. Si j'ai pris l'attitude que l'on sait, si j'ai été jusqu'à proposer que la 3e lecture du présent bill soit remise à six mois, c'est que je croyais, à tort ou à raison, que nous devrions insister pour que le Grand-Tronc-Pacifique construise lui-même ces embranchements ouvertement et honnêtement, au lieu de céder son privilège à une tierce compagnie, au risque de mettre

en péril les droits dont nous jouissons en vertu du traité passé avec le Grand-Tronc-Pacifique, en 1903-1904. Je me proposais de laisser délibérer ce bill sans y mettre d'obstacle. Je voulais simplement consigner mon opinion dans le compte rendu des débats, la porter carrément à la connaissance de la Chambre et du pays.

Si l'honorable député d'Assiniboia ne cherche pas à entraver l'adoption du bill, pourquoi a-t-il pris la parole ? Pourquoi n'est-il pas resté assis après que l'auteur du bill lui eût donné à entendre qu'il vaudrait mieux qu'il se tût. Il y a un vieux dicton au sujet de fous qui se précipitent là où les anges n'osent pas poser le pied. L'auteur du projet de loi voulait que le bill fût adopté, et il savait qu'il ne pourrait l'être si la discussion se prolongeait jusqu'à neuf heures. Tout en faisant mine de vouloir faire adopter le bill, l'honorable député d'Assiniboia commence à mettre des bâtons dans les roues et à donner un coup de main à ceux qui, à l'exemple de l'honorable député de Grey-est (M. Sproule) et autres membres de la députation, très logiquement, en ce qui les regarde, voudraient faire rejeter le projet de loi. C'est ce qu'il a fait en représentant ces honorables députés comme opposés à la construction des embranchements du Grand-Tronc-Pacifique et désireux d'entraver le Grand-Tronc dans l'établissement de voies de communication dans ce pays de l'Ouest.

L'honorable député d'Assiniboia-est n'était aucunement excusable d'attribuer pareille idée au député de Lincoln, du moins, non plus qu'à l'honorable député de Grey-est. Ce que nous avons cherché à faire, et nous étions fondés, à ce que nous pensions, à persister dans cette résolution, c'a été de déterminer l'exécution, dans des conditions convenables et satisfaisantes, du traité passé en 1903-1904, avec la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, et particulièrement la construction de ces embranchements. Il ne se serait pas produit d'opposition au comité, non plus que dans la Chambre, nous nous serions épargnés plusieurs jours de discussion au sujet du présent bill, si le Gouvernement s'était montré disposé à obliger la compagnie du chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique à se charger de ces travaux, et n'avait pas demandé la constitution d'une troisième compagnie, laquelle retirera tous les bénéfices provenant de la construction de ces embranchements, et, comme je l'ai dit au comité des chemins de fer et plusieurs fois en cette Chambre, sera probablement en mesure de se soustraire aux obligations imposées naguère à la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, aux termes du traité passé avec le gouvernement fédéral, en 1903 et en 1904. L'honorable député d'Assiniboia devrait s'excuser auprès de l'auteur du présent bill pour avoir combattu ce soir son adoption. Qu'il lui présente ses excuses dans les termes qu'il jugera à propos. Je le prierais particulièrement de ne pas fournir

M. LANCASTER.

l'occasion à l'honorable député de Grey-est de lui décocher, dans ces temps de chaleur caniculaire, à des traits comme celui qu'il vient de lui lancer, et de ne pas se conduire de manière à entraver l'adoption du bill d'un de ses amis politiques, en prêtant injustement à certains de ses collègues des intentions qu'ils n'ont pas. L'honorable député a bien le droit de penser que le membre de Lincoln se trompe, mais il n'a pas le droit de lui imputer, non plus qu'à celui qui a appuyé sa motion, des motifs dont rien ne prouve l'existence. Mais, pour quelque raison que nous ne comprenons pas bien, l'honorable député, tout en se proclamant désireux de voir ces embranchements construits dans le Manitoba et le Nord-Ouest, craint de nous voir adopter ce bill et déterminer l'exécution de ces travaux. J'ignore s'il désire que je parle davantage. J'ignore s'il est neuf heures ; mais je suis persuadé que l'honorable député a fait ces allusions en vue d'empêcher l'auteur du présent bill de réussir. Je m'en vais rendre le bien pour le mal, je m'en vais l'aider à attrindre ses fins et entraver l'adoption du présent bill, car je suis persuadé que c'est là ce qu'il désire.

M. L'ORATEUR : L'heure consacrée à l'examen des projets de loi d'intérêt privé étant expirée, nous passons à l'article suivant de l'ordre du jour.

REPRISE DE LA DISCUSSION SUR LE BILL DU DIMANCHE.

La Chambre passe à la suite de la discussion en comité général sur le projet de loi (n° 12) relatif au repos du dimanche.

Sur l'article 3, paragraphe "d".

M. AYLESWORTH propose :

—De modifier le paragraphe "d" de l'article 3 en supprimant les trois dernières lignes suivant le mot "procédé".

M. BENNETT : Comme la ville dans laquelle je suis établi possède un haut fourneau d'assez grande dimension et que la ville a favorisé de fortes subventions, et comme le succès de cette entreprise est d'un vif intérêt pour nous, je voudrais dire quelques mots relativement à cette modification proposée par l'honorable ministre. L'on peut se demander si une fois cette modification faite, il sera possible d'exécuter le dimanche les travaux ordinaires d'entretien d'un haut fourneau. Je ne prétends pas en connaître bien long au sujet du fonctionnement d'un haut fourneau ; mais si je ne me trompe, il est nécessaire que les appareils dans la chambre de la machine soient en pleine activité pour que les courants d'air soient dirigés sur le brasier. Je ne m'appliquerai pas à expliquer au comité le fonctionnement d'un haut fourneau pour la fonte du fer, mais je pense que la plupart des membres de la députation savent plus ou moins ce qui en est.

Je ne sais trop si l'honorable ministre de la Justice est lui-même renseigné à ce sujet, mais je vais m'efforcer de me faire bien comprendre : la grande cavité connue généralement sous le nom de haut fourneau, est remplie de temps à autre de pierre calcaire, de diverses sortes de minerais de fer et de coke. Les feux une fois allumés, non seulement maintiennent la chaleur engendrée par la combustion, mais ont l'effet de produire des gaz qui s'en vont remplir des appareils connus sous le nom de poêles et qui se trouvent dans une construction séparée. Puis, dans un bâtiment voisin, il se trouve des machines très puissantes, lesquelles mettent l'air en mouvement, actionnent les gaz qui s'échappent du haut fourneau et en remplissent les poêles, où ils sont maintenus en circulation constante. Or, supposons que ces appareils cessent de fonctionner, qu'arrivera-t-il ? La masse en fusion dans le haut fourneau, et qui se compose de coke, de pierre calcaire et de fer, s'immobiliserait et se refroidirait. On m'a toujours dit que l'extinction du feu dans ces fourneaux à des effets très sérieux ; depuis cinq ou six ans que ce haut fourneau est en activité à Midland, on n'a laissé le feu s'éteindre qu'une ou deux fois, et cela dans des circonstances où c'était inévitable, par suite d'accidents arrivés aux machines. Je me rappelle qu'une fois on a suspendu le travail et éteint le feu afin de permettre que le fourneau fût garni à l'intérieur de briques réfractaires. J'ai toujours cru qu'il était très important d'avoir un courant continu de métal en fusion, afin d'empêcher qu'il ne surnage de grandes quantités de scories. Je suis fermement convaincu qu'étant donnée la manière dont on observe le sabbat dans cette fonderie, où l'on fait travailler ce jour-là le plus petit nombre d'hommes qu'il soit possible, nous commettrions une réelle injustice en prenant la moindre mesure qui aurait l'effet d'enrayer ses opérations. Du commencement de la semaine à la fin, les ouvriers sont occupés à alimenter le haut fourneau ; mais le dimanche, tout travail semble suspendu, et on ne fait plus travailler que le nombre d'hommes absolument nécessaire. Ce que je dis là du haut fourneau de Midland est à ma connaissance personnelle, et je puis assurer que l'administration de cette usine fait tout en son pouvoir pour réduire le travail à sa plus simple expression le dimanche. Je n'ai jamais entendu dire que la manière dont les opérations étaient conduites à cet égard gênât en rien les habitants du voisinage. Si la suppression de ces lignes de l'article devait avoir pour résultat de mettre un terme à l'activité du haut fourneau le dimanche, et d'occasionner de lourdes pertes à cette compagnie, le ministre de la Justice devrait considérer la question avec beaucoup de soin avant de prendre une décision. Je crois que cet article fut rédigé par M. Fitzpatrick, à la suite de longs pourparlers avec les représentants de l'industrie du fer,

et que tous s'en sont déclarés satisfaits. Dans ces circonstances, on ne devrait pas, semble-t-il, en modifier la rédaction.

M. KENNEDY : Tout cela peut être vrai, mais ne laissez-vous pas la porte ouverte à ceux qui seraient disposés à faire travailler leurs ouvriers, le dimanche, sans nécessité ? La nécessité du travail le dimanche n'existe très souvent que dans l'imagination de gens avides. Dans le travail des scieries, où je me suis trouvé engagé la plus grande partie de ma vie, il y a nombre de patrons qui, de parti pris, et sans nécessité aucune, font exécuter toutes les réparations le dimanche. La seule raison qu'on ait de le faire c'est de mettre les propriétaires ou actionnaires à même d'augmenter leurs recettes. En règle générale, l'exploitation des scieries rapporte de gros bénéfices dans notre pays, quand elle est bien conduite, et il n'y a nullement lieu d'en poursuivre les opérations le dimanche. Il y a trente-cinq ans, à peu près, j'ai été employé dans les scieries de la Chaudière ; dans un des établissements, les réparations ne s'exécutaient jamais le dimanche, suivant la coutume de certains autres établissements. Si je ne me trompe, l'établissement où l'on ne travaillait pas le dimanche est celui qui a prospéré davantage ; et les membres de cette famille qui survivent aujourd'hui sont des hommes plus moraux, plus respectés, que les membres des compagnies qui permettaient le travail le dimanche. Je ne vois pas quelle raison il pourrait y avoir de laisser ces trois lignes dans l'article, considérant surtout qu'elles vont ouvrir la porte à ceux qui sont assez âpres au gain pour vouloir faire du dimanche un jour de travail. Cette disposition ne pourrait-elle pas être rédigée de manière, sans empêcher le maintien en activité des hauts fourneaux et des opérations qu'il serait désastreux d'interrompre le dimanche, de fermer la porte à ceux qui ne demandent qu'un prétexte pour travailler ce jour-là ?

J'ai entendu quelqu'un déclarer, cet après-midi, que si l'on interdisait l'exercice de certaines industries le dimanche, on obligerait nombre d'ouvriers à rester inactifs le lundi. Je ne me suis jamais aperçu qu'il se produisit beaucoup de difficulté à cet égard. Dans l'exploitation des scieries, on trouve toujours de quoi occuper les hommes mariés le jour consacré aux réparations ; et quant aux jeunes gens, ils aiment autant prendre un congé de temps à autre. Je n'ai jamais constaté que personne souffrit de cet usage, et je ne pense pas qu'on en souffre.

M. BENNETT : Le ministre de la Justice voudra-t-il dire si la suppression des trois dernières lignes du paragraphe aura l'effet d'interdire l'exécution, le dimanche, des travaux nécessaires au maintien en activité d'un haut fourneau ?

M. AYLESWORTH : J'ai la plus grande hésitation à exprimer une opinion sur ce su-

jet. Je n'ai aucune connaissance pratique des travaux d'exploitation de hauts fourneaux ; tout ce que j'en sais, c'est par les livres ; mais si je comprends bien l'opération, et d'après les observations qu'a faites l'honorable député (M. Bennett), il semblerait que la première partie du paragraphe soit suffisante pour exempter ce genre de travail. Je ne crois pas me tromper en disant que la première partie de ce paragraphe a été rédigée en vue particulièrement des travaux relatifs à l'exploitation d'un haut fourneau. Je comprends, comme l'honorable député, qu'il est désastreux de laisser tomber le feu pendant que la fournaise est remplie de substances en fusion ; l'effet peut être de détruire complètement le fourneau et de rendre nécessaires l'enlèvement du revêtement intérieur et virtuellement la reconstruction du haut fourneau, sans parler de l'obligation où l'on sera de le laisser inactif très longtemps. Je crois qu'une fois les feux allumés dans le haut fourneau on les maintient en activité sans arrêt durant les vingt-quatre heures, et cela pendant plusieurs années ; l'opération de sa nature est continue. A la lumière de ces explications, voyons ce que dit le paragraphe "d" que l'on accepte de bon gré. Il déclare œuvre de nécessité :

L'allumage et l'entretien de feux, l'exécution de réparations à des fourneaux, de réparations en cas d'urgence, et de tout autre travail, quand ces feux, ces réparations ou ce travail sont essentiels à quelque procédé de fabrication dont le caractère de continuité est tel que ce procédé ne saurait être arrêté sans préjudice grave à la production, à l'outillage ou au matériel employé dans ce procédé.

Ce passage me paraît décrire exactement le cas d'un haut fourneau :

Et de tout autre travail quand ces feux, ces réparations ou ce travail sont essentiels à quelque procédé de fabrication dont le caractère de continuité est tel que ce procédé ne saurait être arrêté sans préjudice grave à la production ou à l'outillage.

Dans ces circonstances, il semblerait que les travaux d'entretien des machines, nécessaires pour maintenir le haut fourneau en activité, sont indispensables pour assurer la continuité de l'opération.

M. GALLIHER : Et que dites-vous des autres travaux se rattachant à l'enlèvement des scories ? C'est une tout autre affaire que l'entretien du feu dans le haut fourneau. Il est nécessaire de mêler certains ingrédients au minerai, variables suivant la nature du minerai. Tout cela est jeté dans la fournaise. On entretient le feu ; mais ce n'est pas tout : ce feu produit des effets. Des scories en fusion s'élèvent à la surface du fourneau, scories qu'il est nécessaire d'enlever et de séparer de la matte. Ce n'est pas là un travail se rattachant à l'entretien du feu. C'est un travail se rattachant au soin à prendre du produit livré par le four-

M. AYLESWORTH.

neau, et qui est d'une nature toute différente.

M. T. MARTIN : Le ministre de la Justice semble avoir une opinion très arrêtée quant à la portée de la première partie de ce paragraphe ; il lui paraît comprendre tous les travaux qu'il serait nécessaire d'exécuter dans les usines, ainsi que les travaux de la nature de ceux dont l'honorable député de Nelson (M. Galliher) vient de parler. Etant fabricant moi-même, je reconnais qu'il serait d'un grand secours pour nous de maintenir l'usine en activité toute la journée du dimanche ; mais, à mon avis, les trois dernières lignes de ce paragraphe ne sont nécessaires pour la protection d'aucune usine dans notre pays, à moins que ce ne soit dans le but de gagner de l'argent. Si nous voulons faire du dimanche un jour de lucre, disons-le ouvertement ; si nous voulons en faire un jour de repos, ne craignons pas non plus de le dire.

M. GALLIHER : L'honorable député me permettra-t-il de lui poser une question : Entend-il quelque chose aux opérations relatives à la fonte des métaux ?

M. T. MARTIN : Je n'y entends rien, mais je suis persuadé que l'honorable député de Nelson n'en connaît pas davantage ; autrement, il ne parlerait pas de l'enlèvement des déchets le dimanche. Dans tous les établissements manufacturiers du pays, on fait le nettoyage tous les jours, sans quoi l'encombrement se produirait. J'espère qu'on va supprimer les trois dernières lignes de ce paragraphe. Autrement, nous allons placer les fabricants consciencieux, — et je suis heureux de le constater, ils forment la grande masse dans notre pays, — dans une position désavantageuse par rapport à ceux qui sont disposés à travailler le dimanche. Ces fabricants consciencieux seront obligés de faire comme les autres sous peine de se voir devancer par ceux que nous aurons autorisés à travailler ce jour-là. Je n'ai pas pris la parole bien souvent, ni bien longuement, au sujet de ce projet de loi ; mais je voudrais voir adopter une bonne et sévère mesure, et j'espère qu'en traitant une question de l'importance de celle qui nous est soumise aujourd'hui nous ne nous laisserons pas aveugler par des considérations d'argent. Le repos du dimanche a deux fins : tout d'abord, l'accomplissement de nos devoirs religieux. Cet aspect de la question n'a guère été discuté, — très sagement, peut-être, on a omis de le faire, — et je ne veux pas l'aborder pour ma part. Si nous n'observons pas ce jour, qu'allons-nous devenir comme nation ? S'il est vrai que "la sainteté exalte les nations", quand nous sanctifierons-nous, si ce n'est le dimanche ? L'institution du jour du sabbat a une autre fin : celle d'accorder un jour de repos à l'ouvrier. Assurons l'observance de ce jour de repos, et ne passons pas des heures ici à chercher des excuses

pour les fabricants avides qui cherchent à s'enrichir aux dépens de l'homme désireux de faire sa religion et d'avoir son jour de repos le dimanche.

M. GALLIHER : J'apprécie beaucoup les paroles qui viennent de tomber des lèvres de l'honorable député, ainsi que les motifs qui les ont dictées. De crainte que la Chambre et le pays ne se méprennent sur mes intentions, à l'instar de l'honorable député préopinant, je dirai que si les conditions économiques et le régime des transports étaient tels que tout homme, toute femme et tout enfant dans notre pays pût jouir d'un repos absolu, le dimanche, je m'en réjouirais autant qu'aucun homme au Canada. Mais je me rends compte que, de nos jours et dans les conditions actuelles, il importe que nous fassions des exceptions ; et si l'honorable député en savait seulement aussi long que moi quant à la fonte des minerais,—et je reconnais que ma science à cet égard n'est pas très grande . . .

M. T. MARTIN : En effet, elle n'est pas très grande ; je suis convaincu qu'elle est nulle.

M. GALLIHER : A tout événement, elle est assez grande pour me permettre d'établir la fausseté du raisonnement de l'honorable député. Les premières lignes de ce paragraphe vont permettre d'employer des hommes à l'entretien des feux. L'honorable député ne s'y oppose pas. Mais si nous retranchons les trois dernières lignes du paragraphe, il ne sera pas possible d'enlever les scories, le dimanche, et le haut fourneau sera laissé dans un état tel que les opérations ne pourront pas être poursuivies les autres jours de la semaine. En raisonnant de la même manière que nous l'avons fait à l'égard des deux premières lignes du paragraphe, ne devrions-nous pas permettre l'exécution également les travaux visés par les trois dernières lignes ? Assurément. Bien que je ne sois pas un expert en métallurgie, je suis en mesure de déclarer à l'honorable député que, dans la fonte des minerais de plomb, des minerais de métaux précieux, il est presque nécessaire de maintenir les hauts fourneaux en activité durant les sept jours de la semaine, si l'on veut qu'ils soient en activité durant six jours. Il faut pour ainsi dire que la fusion soit ininterrompue. Si tel est le cas, nous ferons bien d'envisager la situation telle qu'elle est.

Si les premières lignes de l'article suffisaient, je n'aurais pas la moindre objection à retrancher les trois lignes qu'on propose de supprimer ; mais, la fonte des minerais est une industrie importante et, avant de rayer ces lignes, nous devons nous convaincre que la première partie de l'article répond aux besoins de la situation.

M. T. MARTIN : J'affirme que nul industriel entendu n'élèvera ce soir la voix dans cette enceinte pour déclarer qu'il est

nécessaire de faire ce travail le dimanche dans un établissement quelconque du Canada. Ce n'est pas aux avocats à nous contredire. Ils ont été les seuls à prendre part à la discussion. Qu'on ouvre les "Débats" des trois ou quatre derniers jours et l'on s'apercevra que, sur neuf minutes et demie, les avocats en ont employé neuf. Je laisse à la Chambre le soin de dire s'ils n'ont pas toujours pris la défense des intérêts du manufacturier, au détriment du jour de repos, du saint jour du sabbat.

M. ZIMMERMAN : En réponse à l'honorable député qui vient de nous adresser la parole, je puis dire qu'il y a plusieurs jours, j'ai reçu une dépêche des propriétaires des forges et des aciéries d'Hamilton.

M. T. MARTIN : Avez-vous cette dépêche ?

M. ZIMMERMAN : Elle se trouve entre les mains du ministre de la Justice.

M. T. MARTIN : Fort bien ; qu'on la lise.

M. ZIMMERMAN : En la recevant, je l'ai remise au ministre de la Justice. Les avocats de ces industriels leur ont dit que la suppression de ces trois lignes nuirait sensiblement à leurs opérations. Je prie la Chambre de réfléchir sérieusement avant de prêter l'oreille aux conseils de l'honorable député. Voici la dépêche :

Hamilton (Ontario), 26 juin.

Monsieur A. Zimmerman, député, Ottawa.

M. Staunton dit que la suppression des mots en question dans l'alinéa "d" aurait des conséquences graves.

R. HOBSON.

M. Staunton est avocat de grand talent.

M. T. MARTIN : Ce n'est pas une lettre d'un avocat que je demandais. Les manufacturiers sont bien aises d'avoir quelqu'un pour les défendre ; mais qu'ils viennent eux-mêmes faire une déclaration catégorique au public . . .

Quelques VOIX : A l'ordre !

M. L'ORATEUR SUPPLÉANT : Le représentant d'Hamilton (M. Zimmerman) a la parole.

M. ZIMMERMAN : Que nous soyons industriels nous-mêmes ou que nous ne le soyons pas, nous représentons les industriels. Le député de Wellington (M. T. Martin) est injuste, lorsqu'il blâme tout ce qui se dit en leur faveur. Je représente une grande ville industrielle et je soutiens que la Chambre doit avoir les plus grands égards pour ses représentations.

M. T. MARTIN : Si l'honorable député représente une grande ville industrielle, j'en représente une de moindre importance. Or, voyons ce que dit l'association des manufacturiers de Mount-Forest :

Mount-Forest (Ontario), avril 1906.

Aux honorables membres de la
Chambre des communes réunies au Parlement.

Considérant que le bill relatif à l'observance du dimanche, bien qu'il soit un projet de loi ministériel, doit être renvoyé à un comité spécial qui en étudiera les détails, de sorte qu'il est probable que ses adversaires réuniront leurs efforts pour le repousser, le mettre de côté ou l'altérer ;

Et, considérant qu'il est, à nos yeux, aussi libéral, raisonnable et modéré que le permet son but, à savoir, assurer d'une manière efficace l'observance du dimanche comme jour de repos ;

Pas comme un jour destiné aux affaires, vous voyez.

Nous, les manufacturiers de la ville de Mount-Forest, réunis en assemblée, supplions instamment les honorables membres de la Chambre, d'appuyer les efforts du Gouvernement pour le faire adopter et de ne pas lui faire subir, sous aucun prétexte, de modification qui menacerait sérieusement de déjouer les intentions du législateur ou d'amoinrir la portée du bill ;

Et vos requérants ne cesseront de prier

C A. JONES,
Président.
W. C. PERRY,
Secrétaire.

M. KEMP : Je demanderai au ministre de la Justice si ce qu'il a dit des hauts fourneaux s'applique à d'autres établissements, à l'industrie betteravière, par exemple. Chacun sait que celle-ci est présentement aux prises avec de grandes difficultés au Canada. Il y a plusieurs de ces établissements dans toute l'étendue du pays. On me dit qu'ils fonctionnent pendant une centaine de jours et qu'ils chôment le reste de l'année. Le travail se fait aussitôt après la récolte des betteraves. Pendant une centaine de jours, on peut extraire le sucre des betteraves mais, ensuite, celles-ci sont dans un état tel qu'il est impossible de poursuivre les opérations et les usines ferment leurs portes. Je crois que le procédé de fabrication est ininterrompu et que la cessation du travail entraîne des pertes considérables. Je voudrais savoir si l'amendement permettra l'exploitation de cette industrie en particulier pendant cent jours consécutifs.

M. AYLESWORTH : Tout ce que je puis dire c'est que, si la cessation du travail le dimanche doit nuire sérieusement à la production, à l'outillage ou à la matière première de cette industrie, la première partie du paragraphe s'appliquera à ces établissements.

M. KEMP : Je suppose que le ministre de la Justice a expliqué le but de l'amendement qui est, si je ne me trompe, de rayer les trois dernières lignes de ce paragraphe. Cependant, je serais bien aise, s'il voulait expliquer de nouveau l'objet de cet amendement. Je ne suis pas avocat et j'ai volon-

tiers recours aux lumières de nos collègues qui appartiennent au barreau.

M. AYLESWORTH : Voici l'inconvénient que je prévoyais et que j'ai mentionné cet après-midi : la députation comprendra que le maintien de ces lignes de l'article aurait pour résultat de déclarer qu'il est nécessaire, non seulement, d'entretenir les feux, de faire des réparations et les travaux mentionnés dans la première partie de l'article, mais aussi d'allumer et d'entretenir les feux, de faire des réparations et d'autres ouvrages chaque fois que le procédé de fabrication ne pourrait pas se poursuivre sans interruption pendant les six autres jours de la semaine, à moins d'exécuter les travaux le dimanche. Il m'a semblé que cela s'appliquait pour ainsi dire à tous les procédés de fabrication. Une scierie portative mise en mouvement par une machine à vapeur locomobile ne pourrait pas fonctionner sans interruption pendant les heures de travail des six autres jours de la semaine, si les réparations nécessaires n'étaient pas exécutées le dimanche. Il s'ensuivrait, il me semble, que le dimanche serait consacré aux réparations dans toute l'étendue du pays, sauf lorsque le propriétaire aimerait mieux observer le dimanche que d'économiser le temps nécessaire à l'exécution des réparations en les faisant faire le dimanche.

M. DUNCAN ROSS : Au risque de m'attirer la colère du député de Wellington-nord (M. T. Martin), je dois différer d'opinion avec le ministre de la Justice. Force m'est de revenir à la question des hauts fourneaux. La Chambre m'excusera de traiter cette question, car cette industrie est l'une des plus importantes du Canada et il n'y a pas moins de trois grandes fonderies dans ma circonscription.

Je veux bien admettre qu'on peut suspendre les opérations des hauts fourneaux le dimanche—je parle de la fonte du minerai de cuivre—sans causer un tort grave à la production, c'est-à-dire, à la qualité des produits, à l'outillage ni aux matériaux. On peut couvrir les feux à minuit le samedi soir et les laisser couvrir pendant vingt-quatre heures. Puis, bien qu'avec quelque difficulté, on peut les raviver le lundi. L'outillage et la propriété peuvent ne pas en souffrir, et une fois que les fourneaux sont rallumés, on fabrique d'aussi bons produits qu'on en fabriquait avant d'amortir les feux. Mais, l'inconvénient c'est qu'en interrompant la fabrication pendant vingt-quatre heures, on perd près de deux jours, vu le temps qu'il faut pour obtenir un feu assez ardent pour reprendre les opérations. Pour fermer l'établissement à minuit le samedi soir, il faut cesser le travail vers huit heures afin de couvrir les feux. On comprend ce que veut dire couvrir les feux. C'est exactement ce qu'on fait avec un poêle à charbon ; on intercepte l'air afin de conserver le

M. MARTIN.

feu tout en empêchant autant que possible la consommation du charbon. Lorsque les feux sont couverts à minuit le samedi soir, ils couvent pendant la journée du dimanche. Mais, le lundi, il faut six ou sept heures pour mettre les soufflets en mouvement et obtenir assez de chaleur pour fondre le minerai. Il est impossible de pratiquer l'économie, lorsque les opérations ne se poursuivent pas sans interruption. Ce sont les raisons qui m'engagent à croire qu'il faut conserver les trois dernières lignes du paragraphe. Je puis citer un exemple, celui des hauts fourneaux de Granby. Il y en a huit et on espère qu'il y en aura douze avant longtemps. Ils fondent 2,500 tonnes de minerai par jour ou de 17,000 à 18,000 tonnes par semaine. Le surintendant, l'une des voix les plus autorisées du continent, m'a appris que la compagnie perdra de \$400,000 à \$500,000 par année, s'il lui est interdit de poursuivre ses opérations sans interruption. Vu que je déclare que la cessation du travail peut avoir lieu sans nuire à l'outillage, aux matériaux ni à la qualité des produits, le ministre de la Justice devrait maintenir les trois dernières lignes du paragraphe.

(La motion de M. Aylesworth est adoptée par 37 voix contre 27.)

M. R. L. BORDEN : Il y a une modification qu'on devrait faire subir à ce paragraphe, si cela n'est pas déjà fait. Cette modification pourrait aplanir la difficulté que le député de Yale-et-Caribou vient de mentionner. L'exemplaire du bill modifié que j'ai à la main indique qu'après le mot "toute" dans la 3e ligne, les mots "industrie ou" sont ajoutés et qu'après le mot "à" dans la 5e ligne, les mots "cette industrie ou" sont insérés. N'y a-t-il pas lieu d'ajouter à cet endroit "ou procédé de fabrication", afin que cette partie concorde avec ce qui précède.

M. AYLESWORTH : Si ces mots doivent supprimer aucun des inconvénients mentionnés...

M. R. L. BORDEN : Il me semble que les inconvénients que le député de Yale-et-Caribou vient de signaler disparaîtraient grâce à ces additions et je voudrais les supprimer. Il nous a dit qu'on peut couvrir les feux sans faire tort à l'outillage ou à la production, mais d'après ce qu'il déclare en s'appuyant sur les connaissances qu'il a acquises, j'infère que cela causerait un tort grave à l'industrie ou au procédé de fabrication, car ce serait la ruine de l'entreprise.

M. DUNCAN ROSS : C'est une considération d'ordre économique.

M. R. L. BORDEN : A ce point de vue-là. Toutefois, l'article tel quel peut s'appliquer au cas prévu.

M. AYLESWORTH : L'article porte "sans préjudice grave à cette industrie".

M. R. L. BORDEN : Je le sais.

M. AYLESWORTH : Je ne pouvais pas concevoir comment le procédé ou la méthode de fabrication pourrait en souffrir.

M. R. L. BORDEN : Je n'en sais rien. Naturellement, il est fort difficile de prévoir tous les cas qui peuvent se présenter, lorsqu'on n'est pas au courant des opérations manufacturières. Pour plus de sûreté, je suis d'avis d'ajouter ces mots.

M. AYLESWORTH : Je ne m'y oppose pas.

M. R. L. BORDEN : L'expérience nous a appris combien il y a de cas qu'on nous signale et que nous ignorions. Pour l'uniformité de la rédaction, je suggère d'ajouter les mots "procédé de fabrication".

M. DUNCAN ROSS : J'ai lu dans le bill "sans préjudice grave à sa production" et le ministre de la Justice nous a dit que ce membre de phrase s'applique à la qualité des produits. Naturellement, mon objection tomberait, avec les mots "sans préjudice grave à cette industrie".

M. R. L. BORDEN : A cette industrie ou à sa production. Pour plus d'uniformité, je suggère d'adopter ce texte : "Sans préjudice grave à ce procédé de fabrication, à la production, à l'outillage", et le reste.

M. SPROULE : Le plaidoyer du député de Yale-et-Caribou est le plus fort argument en faveur de la fermeture des hauts fourneaux. Selon moi, c'est une question de lucre avant tout. Si la production ni l'outillage ne doivent en souffrir et s'il suffit d'interrompre le travail à huit heures, le samedi soir, pour pouvoir couvrir les feux et de travailler sept à huit heures le lundi matin pour mettre les fourneaux en pleine activité, on peut cesser le travail pendant toute la journée du dimanche et le recommencer à huit heures, le lundi matin, temps où la plupart des gens se mettent à l'ouvrage. A mes yeux, c'est une question d'argent plutôt qu'autre chose.

M. DUNCAN ROSS : Je reconnais la justesse du raisonnement du député de Greyest, si l'on veut qu'il n'y ait pas d'établissements industriels en ce pays. Je déclare simplement que ce qu'il demande serait la ruine de l'industrie; non seulement cela ferait tort à l'outillage ou à la production, mais au point de vue économique, il serait impossible d'utiliser un haut fourneau pour la fonte des minerais de basse teneur à moins de le maintenir en activité sept jours par semaine.

M. CONMEE : Cette remarque s'applique encore plus à la fonte des minerais de fer qu'à celle des minerais de cuivre.

M. HENDERSON : Les dernières paroles du député de Yale-et-Caribou placent la question sous un autre jour. Je croyais

que la cessation du travail le samedi soir était de nature à nuire à la qualité des produits. Je comprends maintenant que, pour réaliser les \$400,000 dont il nous a parlé, il est nécessaire que les fourneaux soient en activité sept jours par semaine lorsque le minerai est de basse teneur. Cet aveu de sa part nuit à sa cause. Je ne sache pas que nous soyons tenus de décréter des lois qui permettront à un individu de retirer des bénéfices en exploitant ses usines sept jours par semaine. Je m'y entends un peu dans cette industrie et, si j'avais à choisir, je préférerais fermer mes usines le samedi soir et les rouvrir le lundi matin et courir le risque de faire de meilleures affaires de cette manière qu'en travaillant sans interruption sept jours par semaine.

M. DUNCAN ROSS : Je regrette beaucoup de m'être servi de cet argument, s'il doit me forcer d'étudier la question de l'industrie des hauts fourneaux. Je voulais démontrer quels seraient les résultats de l'application de la première partie de cet article. Il me semble que les remarques du député de Halton ne sont pas justes. Je n'ai pas voulu dire que la question économique était l'unique considération. Si nous entrons dans le détail des opérations des hauts fourneaux, je dirai qu'en les mettant hors feu, il pourraient être gelés le lundi et cela entraînerait une perte d'un demi-million de dollars. J'ai cherché à établir, au sujet de la première partie de l'article, que la cessation du travail pourrait avoir lieu sans nuire à l'outillage ou à la production, mais qu'il fallait ajouter la dernière partie afin de protéger complètement cette industrie.

M. MACDONALD : Je désire faire observer quel sera le sort des charbonnages aux termes du présent article et du paragraphe déjà adopté.

Dans l'intention du comité, ces expressions, surtout depuis que l'insertion du mot "industrie" en a précisé le sens, devaient permettre de faire, le dimanche, tous les travaux nécessaires à la protection des houillères, contre l'accumulation des gaz, les éboulis, enfin tous les ouvrages indispensables. Je demanderai au ministre de la Justice si le présent article et le nouveau paragraphe auront le résultat prévu par les membres du comité.

M. CONMEE : Je partage l'avis de celui qui vient d'adresser la parole, mais je ne crois pas qu'aucune des propositions qui ont été faites aurait le résultat désiré.

M. MACDONALD : Je veux seulement savoir si la ministre de la Justice croit que cette disposition est suffisante.

M. CONMEE : Je propose d'ajouter le nouvel alinéa suivant :

Le fonctionnement des machines et accessoires nécessaires à la mise à sec et à la ventilation de toute mine.

M. HENDERSON.

Ces paroles s'appliqueront à une houillère et à toute autre mine.

M. JOHNSTON : Je ne désire pas retarder les travaux du comité, mais je crois qu'il est de mon devoir de signaler un résultat très préjudiciable que pourrait entraîner l'application de cette loi. Je ne prends plus la défense des manufacturiers ; ils sont en mesure de veiller à leurs intérêts. J'élève la voix en faveur d'un grand nombre d'ouvriers canadiens auxquels une interprétation trop sévère du paragraphe "d" causerait un grave préjudice. J'affirme sans hésiter qu'une application stricte des dispositions de ce paragraphe condamnerait au chômage pendant deux ou trois jours chaque semaine des milliers et des milliers d'ouvriers d'une extrémité à l'autre du Canada. C'est une question d'une importance considérable. Le manufacturier peut se tirer d'affaire aussi bien, et même beaucoup mieux que l'ouvrier. Vu qu'on a supprimé les trois dernières lignes de l'article, on devrait adopter des dispositions afin de faire disparaître les inconvénients que j'ai signalés. J'entretiens des craintes sur le sort d'un grand nombre d'ouvriers. Toutefois, si les législatures provinciales ont le pouvoir de régler ces détails, comme le député de Lanark le disait avant la suspension de la séance, l'adoption ou le rejet de cette proposition a beaucoup moins d'importance.

M. GALLIHER : Je désire mentionner autre chose. Lorsque des travaux de pétardage ont lieu dans une mine de quartz, il est d'usage qu'un grand nombre d'ouvriers s'occupent le dimanche de constater la solidité de la paroi supérieure des galeries.

(L'alinéa "d" est adopté.)

M. AYLESWORTH : Le moment est arrivé de proposer la modification de l'alinéa "d-2", adopté l'autre soir, ce qui aplanira la difficulté prévue par le député de Rainy-River et fera disparaître l'inconvénient qu'a signalé le représentant de Kootenay.

M. R. L. BORDEN : Que dit l'alinéa "d-2" ?

M. L'ORATEUR SUPPLEANT : L'allumage et l'entretien des feux essentiels à la protection de la propriété, de la vie ou de la santé.

M. AYLESWORTH : Je propose de modifier cet alinéa en adoptant le texte suivant :

M. CONMEE : Cela me satisfait, il va sans dire. Je retire ma motion.

M. AYLESWORTH : Je crois que cela permettra de faire tomber, dans les mines de quartz, les quartiers de roc qui mettraient en danger la vie des mineurs.

M. CONMEE : Je désire déclarer que je retire ma motion parce que la proposition du ministre s'applique au cas qu'elle prévoyait. Cependant, je ne retire rien de ce

que j'ai dit de l'alinéa "d." J'exprime l'opinion qu'il ne s'applique ni aux opérations des hauts fourneaux, ni à l'exploitation des mines, ni aux travaux des forges et des aciéries. S'il entre en vigueur, il jettera sur la pavé non seulement un grand nombre de mineurs mais des milliers d'ouvriers des fonderies et des établissements qui en dépendent. Des centaines de mouleurs devront chômer le lundi, étant incapables de travailler parce qu'on n'aura pas pu réparer ou remplir les fourneaux.

M. MACDONALD : Malgré tout le respect que je professe pour l'honorable député, force m'est de lui dire que les membres du comité étaient d'avis que les expressions employées s'appliqueraient aux opérations des hauts fourneaux. Je demanderai au ministre de la Justice si le paragraphe "d" et les diverses retouches qu'il se propose de lui faire subir permettront de faire dans une houillère, le dimanche, les travaux que j'ai indiqués pour préserver la mine et faciliter la reprise des opérations le lundi.

M. AYLESWORTH : Je crois que le texte que monsieur le président a entre les mains est une réponse suffisante à la question de l'honorable député.

M. SINCLAIR : Puis-je savoir pourquoi il est nécessaire de répéter les mots "l'allumage ou l'entretien des feux" ?

M. A. JOHNSTON : Parce que ces opérations ne sont pas essentielles à la protection de la propriété, de la vie ou de la santé.

M. DUNCAN ROSS : Que le ministre me permette de lui citer un cas. Cinq mille hommes travaillent six jours par semaine. Pour leur permettre de reprendre l'ouvrage le lundi matin, il peut être nécessaire que trente hommes se mettent à l'œuvre le dimanche. Un amendement prévoit-il ce cas ?

M. MACDONALD : L'article lui-même le prévoit.

(Le paragraphe "d", ainsi modifié, est adopté.)

Sur le paragraphe "k" de l'article 3 :

Le chargement, le déchargement et la manœuvre de tout vaisseau transocéanique qui autrement subirait un retard préjudiciable en partant après la date annoncée, ou tout vaisseau qui se trouverait en danger imminent d'être retenu après la clôture de la période de navigation.

M. PARDEE : Je désire proposer comme amendement que le mot "transocéanique" soit retranché ou que les mots "naviguant sur les Grands lacs" soient ajoutés. Je ne vois pas de raison pour refuser de mettre les bateaux des Grands lacs sur le même pied que les vaisseaux de mer. Principalement l'automne, ils rencontrent autant d'obstacles sur leur route, tels que tempêtes, brumes et autres incidents de la navigation. Si vous défendez de charger ces bateaux le di-

manche, pendant ces mois-là, vous causerez beaucoup de tort à leur trafic. A la fin du bill se trouve un article qui dispose que la circulation des trains de grain sera réglementée par la commission des chemins de fer. Il ne conviendrait peut-être pas de mettre les bateaux dans la même catégorie et sous la juridiction de la commission, mais, si le ministre de la Justice n'y voyait pas d'inconvénient, j'accueillerais cette solution avec plaisir.

M. CONMEE : L'honorable député n'est-il pas d'avis que les bateaux devraient être sous le régime des dispositions du dernier paragraphe comme les trains ?

M. PARDEE : C'est précisément ce que je dis. Les bateaux, de même que les trains, devraient relever de la commission des chemins de fer ; mais, si ce projet n'est pas susceptible d'exécution, je proposerai :

Que le mot "transocéanique", dans la 1re ligne de l'alinéa "k", soit supprimé.

M. HENDERSON : Je voudrais savoir si le député de Lambton-ouest (M. Pardee) croit franchement et sincèrement que ce soit une œuvre de nécessité. Tous ces travaux, pour être exemptés par le bill, doivent être considérés comme des œuvres de nécessité ou de charité. Je n'ai jamais entendu dire que, sous la loi actuelle, la navigation des Grands lacs présentât des difficultés, et je suis persuadé qu'il n'y a pas de nécessité réelle d'étendre ce privilège à la navigation dans les eaux intérieures, de la manière indiquée par l'honorable député. Nous accueillerons favorablement sa proposition, s'il réussit à démontrer qu'elle est légitime ou que le chargement des bateaux des Grands lacs, le dimanche, est une œuvre de nécessité. Autrement, il n'y aurait pas lieu d'augmenter le nombre des exceptions.

M. AYLESWORTH : Déjà, l'alinéa "f" permet le transport des passagers, de sorte qu'il n'y a pas lieu de croire que l'alinéa "k" a trait au même trafic. Il se rapporte, comme le texte l'indique, au chargement, au déchargement et à la manœuvre des bâtiments de commerce. Si j'interprète bien les intentions du comité, il a restreint l'autorisation aux seuls vaisseaux maritimes à cause de l'importance de leur trafic et du préjudice que leur causerait l'interruption du chargement ou du déchargement. Il s'agit de savoir ce qu'il faut permettre et ce qu'il faut interdire. La solution du problème ne présenterait pas de grandes difficultés, si le Canada ne couvrait pas des étendues aussi vastes et si nous n'avions pas à réglementer la navigation en eau douce, dans des lacs qui sont des océans en miniature. En Angleterre, par exemple, où les lacs ne font qu'ajouter à la beauté du panorama, personne ne songerait à faire des exceptions en faveur du transport des marchandises sur les lacs. De même, au

Canada, nul membre de la Chambre ne désire, j'imagine, appliquer l'exception faite en faveur des œuvres de nécessité à des bateaux autres que ceux qui naviguent dans les eaux des Grands lacs. Il s'agit simplement de savoir où s'arrêter, s'il faut n'excepter que les vaisseaux transocéaniques ou ajouter les bateaux des lacs.

M. PARDEE : Vous pourriez ajouter les mots "naviguant dans les eaux des Grands lacs".

M. AYLESWORTH : Cela serait préférable, mais il ne faudrait pas trop étendre le sens du mot œuvre de nécessité. On pourrait appliquer aux bateaux des Grands lacs les prescriptions du dernier alinéa, s'il est adopté. Je ne suis pas de cet avis. Ce serait une anomalie que de faire réglementer la navigation par la commission des chemins de fer. Non seulement celle-ci a autant de travail qu'elle peut en faire raisonnablement; non seulement ses occupations régulières augmentent constamment, mais ce serait lui confier des fonctions d'un caractère entièrement différent que de la charger de la réglementation du trafic maritime ou des Grands lacs. Le Parlement pourrait le faire, mais je doute qu'il soit opportun d'augmenter par là la responsabilité de la commission. Je crois qu'il vaut mieux laisser au comité le soin de dire s'il faut étendre la définition du transport par eau qui doit être considéré comme une œuvre de nécessité de manière à inclure les vaisseaux des Grands lacs.

M. KEMP : Comment distinguerons-nous les vaisseaux appartenant à cette classe? L'un peut prendre un chargement à Québec pour Montréal et un autre pour les Provinces maritimes. Il est aussi possible qu'un jour nos canaux soient assez profonds pour permettre aux vaisseaux de mer de remonter jusqu'à Port-Arthur. Que ferez-vous alors?

M. AYLESWORTH : Chaque cas dépendra des circonstances. Quant à moi, je serais porté à croire qu'un vaisseau prenant un chargement à Montréal pour se rendre à Picton par le fleuve et le golfe ne devrait pas être considéré comme faisant un voyage en mer.

M. R. G. MACPHERSON : Le présent bill s'applique-t-il à la navigation des bateaux à vapeur dans les eaux du Yukon? Ce fleuve n'est navigable que pendant trois mois de l'année environ et, pendant le dernier mois et les derniers jours du mois, la quantité des marchandises à transporter est considérable. Les expéditeurs subiront de lourdes pertes par suite de l'interdiction du chargement et du déchargement des bateaux le dimanche.

M. AYLESWORTH : Quelle est la distance à franchir?

M. AYLESWORTH.

M. MACPHERSON : Environ 300 milles Règle générale, la navigation cesse en septembre et la saison est très courte. Ferait-on disparaître la difficulté par l'insertion des mots "transocéanique ou naviguant dans les eaux de l'intérieur"?

M. DUNCAN ROSS : L'alinéa "h" est ainsi conçu :

Le chargement et le déchargement des marchandises aux points intermédiaires par les bateaux ou les trains transportant des passagers ou des voyageurs.

Cet alinéa est ajouté à la demande de l'association d'arboriculture fruitière du Kootenay qui nous a représenté qu'autrement on ne pourrait pas mettre de fruits à bord du steamer se rendant d'Arrowhead à Robson le dimanche, ce qui causerait la perte des fruits emballés et prêts à être transportés. Mais les intéressés ne sont pas mieux partagés sous le régime de l'autre alinéa, car il ne sert de rien de mettre les fruits à bord du steamer, à moins de pouvoir les décharger lorsqu'ils sont rendus à destination le dimanche soir.

M. AYLESWORTH : Dans ce cas-là, la disposition relative aux articles périssables ne s'appliquerait-elle pas?

M. DUNCAN ROSS : L'alinéa "l" est ainsi conçu :

Les soins à donner au bétail et aux produits périssables arrivant à n'importe quel endroit le dimanche.

Cela ne signifie pas qu'il soit permis de décharger le bétail ou les fruits. Selon moi, cela veut dire qu'on peut nourrir les animaux ou mettre les fruits dans une glacière. Mais, l'objet de l'alinéa "h" est de permettre de transporter les fruits du bateau au train dès leur arrivée à destination. On ne prétendra pas, j'imagine, que le bill prévoit ce cas-là. Les horticulteurs n'ont aucun avantage à mettre leur marchandise à bord le dimanche, si elle doit y passer la nuit.

M. BENNETT : L'adoption de l'article que propose le député de Lambton-est rendrait inutile l'alinéa "s" qui a trait au transport des grains depuis le 15 septembre jusqu'à la clôture de la navigation des Grands lacs.

M. AYLESWORTH : Je ne demande pas que l'on insère l'alinéa mentionné.

M. BENNETT : Puisqu'il en est ainsi, je m'oppose à l'application de l'alinéa "k" à la navigation des lacs du niveau supérieur. Il dispose que :

Le chargement, le déchargement et la manœuvre de tout vaisseau transocéanique qui autrement subirait un retard préjudiciable en partant après la date annoncée, ou tout vaisseau qui se trouverait en danger d'être retenu après la clôture de la période de navigation.

Il est manifeste que la dernière partie de cet alinéa s'appliquerait aux bateaux qui feraient le service le dimanche à la fin de la saison de crainte d'être pris dans la glace. Mais, si vous appliquez tout l'alinéa aux vaisseaux des Grands lacs, cela permettra de dire que tous les transports ayant des grains à bord ont des dates fixes pour le départ et l'arrivée et qu'il peuvent, par conséquent, entrer dans n'importe quel port des Grands lacs pour prendre ou déposer un chargement de grains à toute heure du dimanche. C'est dire qu'un bateau ayant des dates fixes pour le départ et l'arrivée peut charger ou décharger du grain le dimanche. Est-ce que ce ne serait pas l'effet du projet de loi ?

M. AYLESWORTH : Je ne crois pas pouvoir répondre à cette question.

M. BENNETT : Je vais tâcher de me faire comprendre. Plusieurs des gros transports des Grands lacs sont aménagés pour recevoir quelques passagers et ils ont des certificats leur permettant d'en transporter. Même s'il en était autrement, pour profiter des dispositions de ce paragraphe, il leur suffirait d'adopter un horaire régulier. Ils pourraient alors procéder au chargement ou au déchargement le dimanche. A l'arrivée à Fort-William ou à Port-Arthur d'un bateau destiné au transport du grain, le dimanche, le chargement pourrait commencer aussitôt. Un bateau arrivant à Midland, à Sarnia ou dans un autre port, le dimanche midi, pourrait aussitôt décharger sa cargaison de grain. Je ne crois pas que le Gouvernement ait eu l'intention de permettre cette pratique. Autant vaudrait autoriser le propriétaire d'une scierie à travailler le dimanche de crainte qu'il ne reste une quantité de billes dans son estacade à la fin de l'automne. Autant vaudrait permettre à un marchand de bois de charger un bateau de ses produits le dimanche pour qu'il puisse en recevoir d'autres dans son chantier. Il est certain que, si vous étendez ce privilège aux bateaux des Grands lacs, aussi bien qu'aux vaisseaux maritimes, on pourra charger de grain n'importe quel vaisseau à toute heure du jour le dimanche. Assurément, telle n'est pas l'intention du ministre

M. AYLESWORTH : Cet alinéa autoriserait probablement les pratiques décrites par l'honorable député, si on ajoutait les mots "et les bateaux naviguant dans les eaux des Grands lacs". J'avoue que je n'ai pas prévu les inconvénients qu'on me signale. Vu que je n'ai pas fait partie du comité spécial, en examinant le texte de ce paragraphe, je me suis demandé ce que ses membres avaient en vue, en l'adoptant. En effet, bien que le paragraphe ne s'applique qu'aux vaisseaux maritimes, il mentionne, en terminant, le cas d'un vaisseau qui serait en danger d'être pris dans la glace à la clôture de la navigation. On serait porté à croire que les vaisseaux maritimes ne sont jamais ex-

posés à ce danger. Par conséquent, j'ai cru qu'en rédigeant ce paragraphe, les membres du comité ont pensé aux bateaux des Grands lacs et qu'ils se sont demandé quelle ligne de démarcation il fallait établir. Cependant, je partage l'avis du député de Simcoe-est qui déclare que personne ne voudrait permettre le chargement et le déchargement du grain à bord des bateaux, le dimanche, pendant la saison de la navigation, sauf en cas de nécessité.

M. SINCLAIR : Les membres du comité ne voulaient pas étendre ce privilège à la navigation dans les eaux de l'intérieur ou des Grands lacs. Il y a trois espèces de transports par eau : le transport maritime, le cabotage et le transport fluvial. Ainsi, des bateaux transportent la houille des mines du Cap-Breton à Montréal. La compagnie "Dominion Coal" emploie régulièrement une vingtaine de bateaux à cette fin. On n'a pas voulu permettre le chargement et le déchargement de ces bateaux le dimanche. Si j'ai bien saisi la pensée des membres du comité spécial, ce paragraphe ne devait s'appliquer qu'aux vaisseaux maritimes. On leur a représenté qu'il ne fallait pas garder le bétail arrivant à Montréal ou à Québec vingt-quatre heures de plus, en suspendant le chargement des vaisseaux ; il serait cruel, disait-on, de laisser les animaux sur le train et d'interrompre le travail à minuit le samedi soir. On leur a également représenté que des vaisseaux transportent du grain par la route du Saint-Laurent à la fin de la saison, lorsqu'il y a lieu de craindre l'interruption de la navigation. C'est dans ces circonstances que le comité a cru qu'il fallait permettre à certains vaisseaux de poursuivre leurs travaux le dimanche. Personne n'a mentionné le cabotage ni la navigation dans les eaux de l'intérieur. Selon moi, il n'y a pas de raison de permettre aux bateaux des Grands lacs de se livrer à leurs opérations le dimanche et de refuser le même privilège aux cabotiers.

Il peut y avoir lieu de faire une exception en faveur des vaisseaux qui transportent le grain, l'automne, lorsque la récolte a été abondante et lorsque la gelée est à craindre. On pourrait à juste titre prévoir ce cas dans un article spécial, mais je ne suis pas d'avis de permettre toute espèce de trafic le dimanche sur les Grands lacs et le long du littoral.

M. BENNETT : Je dois dire que je me proposais de présenter un amendement dans ce sens, de manière à permettre le chargement ou le déchargement du grain avant 8 heures du matin et après neuf heures du soir, ou même jusqu'à 10 heures du matin pour compléter la cargaison, à toute époque postérieure au 15 septembre. Cependant, je ne suis pas d'avis de permettre à un vaisseau d'arriver au milieu du jour, le dimanche, même après le 15 septembre, et de commencer à charger et à décharger sa cargaison.

A la fin de la saison, lorsqu'on se hâte de transporter le grain, c'est certainement un grave inconvénient et une perte de plusieurs centaines de dollars par jour que d'obliger un bateau à demeurer à l'ancre jusqu'au lundi matin lorsqu'il pourrait partir immédiatement en travaillant une heure de plus pendant la nuit du samedi au dimanche.

M. ALCORN : La motion du député de Lambton-ouest est fort juste, selon moi. Tous ceux qui habitent sur les bords des Grands lacs ou des eaux navigables savent qu'à l'automne, il importe extrêmement de faciliter le chargement et le déchargement des bateaux qui transportent du grain ou de la houille. Selon moi, il ne faudrait pas entraver leurs opérations en adoptant le paragraphe "k". Celui-ci se divise en deux. La première partie a trait aux vaisseaux maritimes dont le départ, fixé d'avance, pour, rait être retardé; la seconde partie se rapporte aux autres vaisseaux qui pourraient être pris dans les glaces à la clôture de la navigation. C'est à ces derniers, y compris les vaisseaux naviguant sur les eaux intérieures, que s'appliquent les remarques de l'honorable député. Je crois que l'insertion des mots "navigant sur les Grands lacs ou dans des cours d'eau de moindre importance" après le mot "vaisseaux" dans la 27e ligne, ferait disparaître son objection. Ce sont les bateaux dont on veut faciliter le chargement ou le déchargement, l'automne, lorsqu'il y a lieu de craindre que la clôture de la navigation interrompe le service.

M. CONMEE : Je désire signaler une disposition quelque peu injuste du bill. Les vaisseaux maritimes ont le droit de décharger leur cargaison. Ce privilège s'applique aux vaisseaux qui transportent du minerai entre la Nouvelle-Ecosse et Terre-Neuve. De même, les forges établies le long du Saint-Laurent, dans la province de Québec, peuvent charger ou décharger leur approvisionnement de minerai ou de houille. Cela soumet les établissements industriels de l'Ontario à un grand désavantage. On ne peut pas affréter un bateau pour transporter du minerai ou de la houille à Port-Arthur et l'exposer aux tempêtes et aux autres dangers de la navigation sans en payer les frais lorsqu'on le retarde pendant vingt-quatre heures. Dans ces conditions-là, nul armateur n'est en faveur de la présente disposition. Il faudrait rédiger la loi de manière à mettre les différentes parties du pays sur un pied d'égalité. Si vous interdisez ce trafic sur les Grands lacs pourquoi le permettriez-vous dans les eaux du Saint-Laurent? Cela me paraît souverainement injuste.

M. PARDEE : Après avoir réexaminé l'article, je crois qu'il vaut mieux le laisser tel qu'il est, et je désirerais retirer mon amendement.

(L'amendement de M. Pardee est retiré.)

M. BENNETT.

M. D. ROSS : Je désire proposer un amendement que le ministre de la Justice, je l'espère acceptera, pour insérer dans cet article les mots "ou tout autre vaisseau navigant sur les eaux intérieures de la Colombie-Anglaise ou sur la rivière Yukon."

M. CONMEE : Je seconderais cette proposition si le proposeur veut bien la rendre applicable aux Grands lacs.

M. D. ROSS : Non.

M. CONMEE : Pourquoi l'appliquer à la Colombie-Anglaise et pas à Ontario?

M. D. ROSS : La raison en est que dans les eaux intérieures de la Colombie-Anglaise, les vaisseaux naviguent réellement en communication avec les réseaux de chemins de fer. C'est-à-dire que les chemins de fer trouvent plus économique d'utiliser les nappes d'eau que de bâtir des voies ferrées autour des lacs. Et comme je l'ai constaté dernièrement, il serait inutile de donner aux entrepreneurs de transport l'occasion de charger leurs cargaisons sur des vaisseaux, le long des lacs, à moins de leur permettre de les recharger sur les trains de chemins de fer, ces navires faisant pratiquement partie du voiturage par rails. Ces vaisseaux transportent tous les voyageurs, les bagages — le fret et les messageries, d'un point de chemin de fer, à la tête des lacs, à un autre point de chemin de fer au pied des lacs. Quant à la rivière Yukon il n'est pas nécessaire de raisonner sur cette question. La saison de navigation y est très courte, et il importe beaucoup que les navires n'y perdent pas un moment pour parcourir cette rivière.

M. HENDERSON : Je ne pense pas que nous puissions favoriser aucune législation dans l'intérêt d'une province à l'exclusion des autres. Je n'ai jamais approuvé cette manière d'agir. Cela s'est fait seulement une fois dans l'espace de dix-huit ans, je crois, et ce fut lorsque nous avons fixé la pesanteur d'un sac de pommes de terre à 80 livres dans Québec, tandis que, dans les autres provinces, elle était établie à 90 livres.

M. D. ROSS : Je voudrais que l'honorable député (M. Henderson) comprît que notre position est particulière — et qu'elle ne se rencontre pas dans les autres endroits. Ces navires, comme je l'ai expliqué, sont des chaînes de raccordement de chemins de fer, tout simplement.

M. SINCLAIR : Je crois que le cas de mon honorable ami (M. D. Ross) est déjà amplement prévu dans le bill. D'abord, une exception y est faite pour le transport des voyageurs et le travail qui s'y rapporte. Cela permet la circulation des bateaux à passagers, cette classe de navires, étant celle à laquelle, si je comprends bien, fait allusion l'honorable député. Alors, dans le paragraphe "h" nous avons "le chargement et le

déchargement de marchandises aux points intermédiaires pour les bateaux ou les trains à passagers." Certainement, cela couvre les fruits et autres marchandises transportés sur ces bateaux à passagers?

M. CONMEE : A un point intermédiaire, mais pas au point de la livraison.

M. D. ROSS : Si l'honorable député (M. Sinclair) peut m'assurer que vous pouvez charger ou décharger à un point intermédiaire et que cela comprendra le travail nécessaire au point de destination du steamer, je retirerai mon amendement.

(L'amendement est retiré.)

M. BENNETT : Est-ce que l'honorable ministre de la Justice (M. Aylesworth) a l'intention de demander l'adoption de l'article qui a trait au chargement et au déchargement du grain ?

M. AYLESWORTH : C'est-à-dire le paragraphe "s" dont il est question?

M. BENNETT : Oui.

M. AYLESWORTH : Je n'ai pas l'intention de le faire.

M. BENNETT : Alors, comme le bill est rédigé, en aucun temps de l'année il ne sera permis de charger ou décharger les navires à grain le jour du sabbat. Si tel est le cas, je pense que le Gouvernement devrait intervenir pour s'efforcer de pourvoir au cas, vu que c'est d'une grande importance.

M. AYLESWORTH : Je n'ai en vue aucune disposition à introduire dans le bill et je ne crois pas qu'il s'y en trouve aucune, pour permettre le chargement ou le déchargement des vaisseaux des lacs, le dimanche au cœur de l'été.

M. CONMEE : Ou en aucun temps.

M. AYLESWORTH : Oui, lorsqu'il y a à craindre la clôture de la navigation.

M. CONMEE : Je voudrais que quelqu'un explique quand cela commence.

M. AYLESWORTH : Je ne puis pas préciser. Cela peut se produire à un certain jour dans une certaine année, et à un autre jour, dans une autre année.

M. CONMEE : Certainement, mais cela ne peut signifier, si cela signifie quelque chose, que le dernier voyage possible du navire.

M. AYLESWORTH : N'est-ce pas suffisant ?

M. CONMEE : Non. Le désir des producteurs de grain de l'Ouest est d'envoyer au marché le plus de grain possible entre la moisson et la clôture de la navigation. Le prix du grain baisse toujours après la clôture de la navigation, et cela équivaut à des millions pour les producteurs de grain du

pays, si vous pouvez faire arriver le grain sur les marchés pendant les deux ou trois dernières semaines de la navigation. Il devrait y avoir quelque limite raisonnable—du 15 septembre au 1er octobre—un temps qui serait raisonnable. Mais personne ne peut dire ce que cela signifie, sous la forme actuelle.

M. BENNETT : J'ai compris qu'il avait été convenu, ou sinon convenu, du moins entendu, lors de l'entrevue de l'association des entrepreneurs de transport des lacs avec le Gouvernement, que cet acte contiendrait une disposition relative à ce cas. Si une clause était proposée sur la base de ce qui apparaît au bas de la page 4, du bill, elle répondrait au cas, et si le Gouvernement ne propose pas une clause à cet effet, je le ferai moi-même, ou je l'appuierai, si elle est proposée par quelqu'autre député. Bien entendu, il doit s'y trouver des restrictions appropriées.

M. L'ORATEUR SUPPLEANT : Il serait préférable d'adopter cette disposition sous le paragraphe "n".

M. BENNETT : Mais la difficulté, monsieur le président, est que le ministre de la Justice dit qu'il ne veut pas introduire cette disposition.

M. AYLESWORTH : N'importe quel membre de cette Chambre est libre de le faire.

Sur le paragraphe "n".

Le louage de chevaux ou de voitures pour l'usage personnel du locataire ou de sa famille, pour quelque objet que ce soit, non prohibé par la loi.

M. AYLESWORTH : Cette disposition fut maintenue, comme s'en souvient l'honorable député, parce que l'on observa qu'il n'y avait pas de proviso pour des amendements réputés inoffensifs—si ce mot est approprié—tel que la location de bateaux à rames et à voiles le dimanche. Et pour rencontrer les objections soulevées à ce sujet par l'honorable député de Comox-Atlin (M. Sloan), j'ai proposé d'inclure, après le mot "voitures", les mots "bateaux à rames ou à voiles".

Ainsi, cela permettrait le louage de chevaux et voitures ou de bateaux à rames ou à voiles, pour l'usage personnel du locataire ou de sa famille, pour quelque objet que ce soit, non prohibé par cet acte.

M. SPROULE : Les voitures comprendraient-elles les automobiles ?

M. BOLE : Le paragraphe "n" a trait au louage de chevaux et de voitures, et on en infère qu'ils sont accompagnés d'un conducteur. En rapprochant cela de l'article 4, on remarquera que ces conducteurs auraient droit à un jour de repos, durant les six autres jours suivants.

M. AYLESWORTH: Je proposerai, quand nous arriverons à l'article 4, un amendement qui aplanira l'objection soulevée.

M. DUNCAN ROSS: Y aurait-il objection à amender cela de façon à couvrir les cas comme ceux de Nelson où il n'y a ni bateaux à rames ou à voiles, et où l'on se sert de chaloupes à naphte?

M. FISHER: Disons bateaux de plaisance.

M. HENDERSON: La clause dit "louage de chevaux ou de voitures pour l'usage personnel du locataire ou de sa famille". Je comprends d'après cela, qu'un homme peut aller louer un cheval à une écurie et sortir pour une promenade le dimanche, en prenant avec lui n'importe quel membre de sa famille. Je n'ai pas l'intention d'étendre la portée de ces mots plus loin qu'il ne faut, et ajouter à ce qu'ils ont déjà de trop large dans le bill; mais, on pourrait peut-être faire un léger pas de plus sans causer beaucoup de dommage. Il y a une classe de jeunes gens qui n'ont pas de famille. Un jeune homme pourrait désirer promener sa dulcinée en voiture le dimanche. Maintenant est-il équitable de permettre à un homme marié de promener son épouse et d'empêcher un jeune homme d'en faire autant avec son amoureuse, comme on sait que la chose se pratique souvent.

M. LANCASTER: Nous avons tous passé par là.

M. HENDERSON: J'aimerais savoir ce que le ministre de la Justice en pense.

M. AYLESWORTH: Un sentiment de camaraderie nous porte à l'indulgence. Je ne vois rien dans cet article qui restreigne le sens des mots "usage personnel" à l'usage exclusif de celui qui loue la voiture.

M. HENDERSON: A l'usage du locataire et de sa famille.

M. AYLESWORTH: S'il y allait, il me semble que ce serait pour son usage personnel.

M. HENDERSON: Et si son amie l'accompagnait? Je n'ai pas compris qu'il lui céderait la voiture et qu'il irait à pied. J'avoue que je ne puis prêter un pareil sens à ces mots; toutefois, puisque le ministre de la Justice le dit, j'accepte sa parole.

M. SAM. HUGHES: L'amendement proposé par le ministre a aussi trait aux chaloupes à voiles ou à rames. Pourquoi ne pas dire des embarcations de promenade et interdire le louage des embarcations servant à transporter les gens moyennant rétribution?

M. GERVAIS: Je voudrais savoir si le ministre de la Justice croit que ce paragraphe obligera les cochers de fiacre à déserrer les postes le dimanche. Il permet de louer

M. BOLE.

une voiture dans une écurie de louage, mais défend-il à une voiture de place de stationner à un endroit déterminé?

M. AYLESWORTH: Ce paragraphe n'en dit rien, il ne fixe pas l'endroit où le louage devra avoir lieu. Je suppose que ce sera aux autorités municipales de chaque ville à régler cette question.

M. GERVAIS: Mais, en l'absence de règlements municipaux, comme il est douteux que l'amendement adopté aussi cet après-midi ait quelque effet, et comme j'ai entendu dire que certains promoteurs du bill ont obtenu l'opinion de quatre des principaux avocats du pays reconnaissant aux législatures des provinces le droit de faire des lois en vertu de l'article 92, et vu certaines décisions du conseil privé d'Angleterre d'après lesquelles cet amendement n'aura aucun effet, je voudrais savoir si cette disposition supprimera les postes des cochers de fiacre?

M. AYLESWORTH: La seule objection qu'il y aurait à ce qu'on retranchât les mots "à voiles et à rames", ce serait qu'on avait d'abord songé à permettre le louage d'une goélette, ou d'un steamer ou de tout navire autre que ceux qu'on appelle généralement chaloupes à voiles et à rames.

M. GERVAIS: A propos des autos?

M. SAM. HUGHES: On pourra louer une goélette ou un navire plus grand, et cela dans un but de gain d'après une autre disposition de ce projet de loi. Je ne vois pas pourquoi on ne permettrait pas à un citoyen d'amener sa famille en promenade à bord d'un steamer.

M. AYLESWORTH: Cette famille doit être considérable si elle ne peut trouver place à bord d'une chaloupe à rames.

M. SAM. HUGHES: Il y a un grand nombre de petits yachts, et je ne vois pas pourquoi un homme serait obligé de se promener en chaloupe à rames, de travailler tout le temps, et cela le dimanche, et de tempêter sans cesse, alors qu'on devrait lui permettre de prendre un yacht et de laisser la gazoline faire tout l'ouvrage.

M. ALCORN: Aujourd'hui, il y a autant de yachts mus par la gazoline qu'on trouve d'embarcations à rames.

M. AYLESWORTH: Je n'ai aucune objection à modifier cette disposition; quelques-uns de ceux qui m'entourent m'ont suggéré de substituer le mot "petits" aux mots "à voiles ou à rames". Cette disposition se trouverait donc rédigée comme suit:

Le louage de chevaux, de voitures ou de petites embarcations...

(L'amendement est adopté.)

Sur le paragraphe "r":

La mise en circulation par une compagnie canadienne de tramways électriques dont la ligne est interprovinciale ou internationale,

des voitures de cette compagnie pour le transport des voyageurs, le dimanche, sur une ligne ou sur un embranchement où se fait actuellement un pareil service régulier.

M. CONMEE : Je suggère qu'après le mot "internationale" on ajoute ce qui suit :

Ou qui fait correspondance avec une ligne internationale de bateaux traversiers.

M. AYLESWORTH : Pourquoi ajouter ces mots-là ?

M. CONMEE : S'il est opportun et juste d'exploiter une compagnie de tramways électriques dont la ligne est interprovinciale ou internationale, il est également raisonnable et juste de permettre la circulation d'une ligne de tramways qui fait correspondance avec une ligne internationale de bateaux traversiers. Une ligne semblable existe au Sault-Sainte-Marie et si l'on arrête la circulation des tramways, on se trouve à empêcher les bateaux traversiers de circuler.

M. AYLESWORTH : L'honorable député oublie que l'article 16 que nous avons adopté à une séance précédente, contient une disposition qui s'applique en général aux chemins de fer qui sont sous la juridiction provinciale et des autres lignes ferrées sur lesquelles le gouvernement fédéral à la haute main ; or, une ligne de tramways qui fait raccorderment avec des bateaux traversiers, serait-elle internationale, se trouvera comprise dans l'une ou l'autre des deux classes de chemins de fer que je viens d'indiquer.

M. CONMEE : Dans ce cas, j'aimerais connaître quels sont les chemins de fer auxquels s'applique cet article ?

M. AYLESWORTH : Je vais fournir l'explication demandée. Une ligne de tramways, comme celle qui passe tout près d'ici, n'est ni provinciale ni fédérale, puisqu'elle s'étend partie dans une province et partie dans une autre. Le but de cet article était de régler le cas de la compagnie de tramway d'Ottawa et celui d'une compagnie qui exploite une ligne entre Buffalo et Niagara-Falls ; ces deux cas sont semblables.

M. TEMPLEMAN propose que le paragraphe "o" soit étudié de nouveau.

(La motion est adoptée.)

Tout travail inévitable après huit heures du soir, le jour du dimanche, pour la préparation de l'édition régulière du lundi matin d'un journal quotidien.

M. TEMPLEMAN : Je propose que le mot "six" soit remplacé par le mot "huit".

(La motion est adoptée.)

M. BENNETT : Je propose qu'on ajoute à ce paragraphe ce qui suit :

Pourvu que le chargement ou le déchargement du grain ou du minerai dans les ou des vaisseaux depuis et la fin de la navigation, soient permis, si ce travail s'accomplit avant sept heures du matin, ou après neuf heures, le dimanche.

Je laisse au comité la tâche de remplir l'espace que j'ai laissé en blanc. Je ne m'oppose pas à ce qu'on fixe cette date au 15 septembre, parce qu'à cette saison de l'année, on transporte beaucoup de grain sur les Grands lacs.

M. BOLE : Faudrait-il retrancher le paragraphe "s" ? Je crois qu'il vaudrait mieux conserver cette disposition telle qu'elle est. En parlant ainsi, je me place exclusivement au point de vue de l'observance du dimanche. Parlons un moment de la fixation de cette date au 15 septembre. Le Pacifique-Canadien expédie en moyenne, par jour, vingt-quatre trains chargés de grain de Winnipeg à Fort-William. Quinze de ces trains, au moins, seront retenus à Ignace, à 280 milles à l'est de Winnipeg, et je prétends que le dimanche ne serait pas observé à cause de l'accumulation de tous ces wagons de chemins de fer à Ignace.

M. CONMEE : Telle qu'elle est rédigée maintenant, la disposition contenue dans le paragraphe "s" s'appliquera-t-elle aussi à un navire ?

M. BOLE : Il me semble que ce cas-là n'a pas été prévu dans aucun autre article.

M. CONMEE : Les observations de l'honorable représentant de Winnipeg (M. Bole) méritent d'être étudiées. Il n'y a pas que le Pacifique-Canadien qui envoie vingt-quatre trains par jour à la tête des Grands lacs, mais le chemin de fer canadien du Nord en fait autant. Si on ne peut transborder ce grain dans des navires, il y aura bientôt accumulation. La disposition contenue dans le paragraphe "s" ne va pas assez loin, parce qu'elle ne s'applique qu'aux compagnies de chemins de fer. Non seulement les trains seront détenus à Ignace et à Winnipeg, mais encore au port d'expédition et il y aura bientôt, dans le commerce du grain, un embarras tel qu'on n'en aura jamais vu de semblable dans ce pays. A mon avis, l'honorable ministre devrait étudier cet aspect de la question.

M. LAKE : Le manque de wagons que nous constatons tous les ans, quand il s'agit de transporter le grain aux ports des Grands lacs est certainement la question la plus importante pour la population de l'Ouest, et cela depuis au moins deux ou trois ans. La saison d'expédition est courte ; lorsqu'un wagon ne peut atteindre son lieu de destination, soit de Fort-William, soit de Port-Arthur, avant la fin de la navigation, le prix du grain non expédié se trouve diminué. C'est l'époque de la baisse. Le cultivateur se trouve donc à perdre dans chaque cas. Voilà pourquoi il me semble que si l'on tient compte de la demande énorme de wagons au cours de cette saison d'expédition si limitée, on constatera qu'on commet une grande erreur en n'insérant pas de nouveau le paragraphe "s" dans ce projet de loi.

M. AYLESWORTH : On a tenu compte dans l'étude sérieuse qu'on a faite de toutes ces différentes circonstances, lors de la préparation de cet article, des considérations qu'ont discutées les honorables députés qui ont parlé sur l'amendement proposé. L'honorable représentant de Simcoe-est (M. Bennett) se déclare prêt à limiter aux dernières semaines de la saison de navigation le temps où la disposition contenue dans l'amendement qu'il a proposé sera en vigueur. Je me permettrais de demander à l'honorable député d'examiner si, en tenant compte de la forme du paragraphe "k" tel qu'adopté, il en arrivera à la conviction que l'amendement qu'il a proposé est nécessaire.

Ce paragraphe contient d'abord une disposition se rapportant au cas des vaisseaux qui doivent prendre la mer, quant à leur chargement et à leur déchargement le dimanche, en aucune saison de l'année, afin d'empêcher un retard imprévu dans le départ de ces navires à la date indiquée. La dernière partie de ce paragraphe établit un contraste complet; il ne s'agit plus seulement d'un navire qui doit prendre la mer, mais encore de tout autre vaisseau; elle contient une disposition permettant le chargement, le déchargement ou le départ, le dimanche, de tout navire qui sera en danger imminent de ne pouvoir se rendre à son lieu de destination avant la fin de la navigation.

M. BENNETT : Le 15 septembre, sur les Grands lacs, il n'y a pas de danger qu'un navire reste en panne parce que la saison de navigation se fermerait.

M. AYLESWORTH : Je reconnais parfaitement cela, mais je fais simplement remarquer ce détail, afin que mon honorable ami puisse se rendre compte, vu les dispositions déjà adoptées par le comité, qu'il est opportun de légiférer davantage sur cette matière. Si l'honorable député croit qu'on devrait prolonger de quelques semaines ou de quelques mois avant la fin de la navigation cette partie de l'année au cours de laquelle on pourra travailler ainsi le dimanche, il devra insister sur l'adoption de son amendement; mais, vu les dispositions contenues dans le paragraphe "k", j'ai considéré qu'il n'était ni utile, ni désirable de ramener à une date plus rapprochée, tout en la prolongeant, la saison au cours de laquelle il sera permis de faire des travaux mentionnés dans ce paragraphe. Quant à ce qu'ont suggéré ou critiqué d'autres honorables députés qui ont pris la parole pour discuter cette disposition, qu'on me permette de dire que je ne me proposais pas de demander l'adoption du paragraphe "s" ou du paragraphe "t" dans sa forme actuelle, j'avais l'intention, cependant, ainsi que je l'ai déclaré, je crois, à une séance précédente du comité, de proposer l'adoption du paragraphe "u" comme formant partie des dispositions de l'article 3 que nous sommes maintenant à étudier. D'après ce paragraphe, si on l'adopte, les intérêts, quant au

M. LAKE.

transport, de l'expéditeur et du charroyeur se trouveront réglés par la commission des chemins de fer si demande à cet effet est adressée à ce bureau aux frais du requérant qui, dans la plupart des cas, sera la compagnie qui opère le transport, et il est certain que la commission réglera la question en tenant compte de la fin qu'on se propose d'atteindre par ce bill.

Tout ce qui se rapporte à la question des transports en ce pays revêt une importance exceptionnelle. Je pourrai dire pour tous les citoyens de l'Ouest, mais indirectement pour nous qui habitons l'Est; or le comité, en étudiant ce bill, a dû, avant tout, considérer et sauvegarder autant que possible ces intérêts importants sans faire violence au sentiment moral et religieux de la population en général. Nous avons cru que ces intérêts pouvaient, sans danger ni préjudice aucun, être confiés à la commission des chemins de fer en laissant à cette dernière le droit d'exercer dans le cas de chaque application qui pourrait lui être soumise son jugement et sa discrétion la plus sage, tout en tenant compte des faits spéciaux se rapportant à chaque cas qu'elle sera appelée à examiner et à étudier d'après cet article, faits relatifs soumis à la saison de l'année, à l'extension du trafic, à la quantité de matériel roulant disponible, à toutes les considérations de cette nature qu'il serait impossible de peser ou d'examiner, sans preuve, tout cela afin de déterminer si oui ou non, on pourra transporter le dimanche les marchandises et les articles qui sont déjà en route vers le lieu de destination. Le paragraphe "g" de l'article 3 contient déjà une stipulation relative à l'acheminement vers leur destination des trains dont on a parlé et qui sont en marche lorsque commence le dimanche. Cette disposition s'applique à tous les douze mois de l'année, mais quant au temps où il y a accumulation de trafic, la commission des chemins de fer, d'après le paragraphe "u" aurait le pouvoir de régler cette question; elle agirait comme tribunal de justice et comme tribunal d'affaires. On a cru que les commissaires partageraient également les intérêts qui pourraient sembler venir en conflit et qu'il serait inutile, vu l'autorité que possède cette commission, la légiférer spécialement quant au transport du grain après le 15 septembre, en tant qu'il s'agit des trains de chemins de fer.

M. BENNETT : Cela obligerait toute personne qui se croira lésée ou qui ne sera pas satisfaite de la décision du bureau des commissaires, de présenter une requête.

M. AYLESWORTH : Oui.

M. BENNETT : Mais il y a des conditions à cela.

M. AYLESWORTH : Ce sont là des questions de détail.

M. BENNETT : Le paragraphe "u" dit que :

Les frais des demandes formées devant la commission sous le régime du présent paragraphe sont à la charge du demandeur, et, s'il y en a plusieurs, à la charge des demandeurs, à parts égales.

Cependant, si le Gouvernement veut soumettre au public cette question sous ce jour et si la commission des chemins de fer a le pouvoir de décider quels travaux seront permis le dimanche et de régler la question, non seulement du transport des marchandises par trains de chemins de fer, mais aussi par navires, ainsi que celle du déchargement de ces derniers, je retire la motion que j'ai présentée.

M. CONMEE : Le paragraphe "u" ne fait pas mention des navires ; il ne s'applique qu'aux trains de chemin de fer.

M. AYLESWORTH : Je ne veux pas laisser entendre qu'il s'appliquera aux navires.

M. CONMEE : L'exploitation d'un chemin de fer, en tant qu'il s'agit du transport du grain, serait absolument hors de question. Les chemins de fer ne pourront continuer à transporter le grain à moins qu'on ne transborde ce dernier dans les élévateurs et de là dans les navires.

M. AYLESWORTH : Que mon honorable ami se rende donc bien compte que ce qu'il appréhende constitue un danger. Un navire en marche, à minuit, le samedi, peut continuer sa route jusqu'à son point de destination le dimanche. Il s'agit simplement du chargement d'un navire le dimanche. Cette nécessité n'est-elle pas sauvegardée suffisamment par la disposition que contient le paragraphe "k" qui dit que tel navire peut être chargé, déchargé et qu'il peut continuer sa route s'il y a un danger imminent que la navigation soit fermée?

M. CONMEE : Je ne me suis peut-être pas fait très bien comprendre. Il va sans dire que les six autres jours de la semaine, un navire peut charger du grain ; mais il arrive quelquefois que dix ou douze vaisseaux se rencontrent ensemble au même port, alors à moins qu'on n'ait la permission de charger ces navires, ils devront attendre au moins vingt-quatre heures dans l'inaction. Or, ces bateaux coûtent un prix considérable et pas un propriétaire de navire ne voudrait enregistrer son vaisseau pour le même prix s'il devait assumer le risque de ce retard de vingt-quatre heures.

À la fin de l'automne, on devrait accorder la permission de charger un navire, parce que, même dans les circonstances les plus favorables, il y a une accumulation énorme aux ports des Grands lacs ; il faut aussi tenir compte de la disette de wagons à marchandises. L'idée de laisser le règlement de cette question à la commission des chemins de fer est bonne, mais pourquoi dire

que la décision des commissaires devra être unanime ? Si l'on a quelque confiance dans cette commission, pourquoi ne pas la laisser s'occuper de cette question, de même qu'elle traite les autres difficultés qui lui sont soumises. Autre chose : on devrait aussi renvoyer à cette commission la question du chargement ou du déchargement des navires.

M. PRINGLE : Il avait été parfaitement entendu au comité qu'on ajouterait à cet article une disposition semblable à celle contenue dans le paragraphe "s". Lors de la discussion sur le paragraphe "k", on a suggéré une disposition relative aux navires qui font la navigation des Grands lacs. Je crois que les mots "ou tout navire" feront disparaître probablement toutes les objections. Le comité a entendu des représentants de la compagnie des navires du Nord-Ouest, de la compagnie de navigation du Nord, de la compagnie de transport Verral, de la compagnie de navigation de Midland et d'un grand nombre d'autres compagnies dont les navires font la navigation des Grands lacs. Tous ont fait remarquer qu'au cours de la saison où il y a plus d'activité dans le transport du grain de l'Ouest à Port-Arthur, il était absolument nécessaire de permettre le chargement des navires le dimanche. Je me demande si la disposition contenue dans le paragraphe "k" est suffisante ; elle me semble ne s'appliquer que lorsqu'il y a pour le navire un danger imminent de rester en panne, parce que la saison de navigation se trouvera terminée. M. King qui représentait un certain nombre de ces compagnies a fait observer que la navigation des canaux canadiens était ouverte, le dimanche, à une certaine date de l'automne, et cela dans le seul et unique but de permettre aux produits de l'Ouest d'atteindre les vaisseaux en destination de l'étranger, soit à Montréal, soit à Québec. L'honorable ministre de la Justice a dit qu'il ne pouvait concevoir l'idée de navires prenant la mer et qui seraient en danger imminent d'être arrêtés dans leur marche parce que la navigation se trouverait fermée. Mon honorable ami ignore l'état de choses qui existe, car il aurait parlé autrement. Les navires qui quittent Montréal attendent jusqu'à la dernière heure pour partir et quelque fois ils s'exposent au danger d'être pris par les glaces. Son prédécesseur, M. Fitzpatrick, avait compris toute la force de cet avis exprimé au comité ; aussi y fit-il allusion dans la question suivante qu'il posa à un témoin. La voici, ainsi que la réponse :

D. Avant de vous retirer, je voudrais aborder un autre sujet. Qu'on me permette de faire connaître le problème difficile qui s'est présenté à mon esprit relativement à la route du Saint-Laurent, en automne. La saison de navigation se termine soudainement à l'automne et il est quelquefois essentiel, à votre point de vue, qu'on vous permette de travailler le dimanche afin que vous puissiez faire sortir

vos navires du Saint-Laurent. Vous devriez expliquer ce point. Il s'agit d'une difficulté réelle, et j'aimerais savoir comment on pourrait la surmonter. N'est-il pas vrai que la glace se forme sur le Saint-Laurent d'un jour à l'autre, et qu'il est de la première importance de faire sortir un navire de cette route avant que la saison de navigation soit terminée.

R. Oui ; ainsi que tout le monde le sait la navigation du Saint-Laurent ne se ferme pas à une date fixe ; tout dépend de la température. Nous pouvons croire que la navigation pourra rester ouverte jusqu'à une certaine date, jusqu'à décembre, par exemple ; mais, par suite des changements qui s'opèrent tout à coup dans la température, les navires sont retenus à Montréal, à une grande distance de l'océan ; le Gouvernement nous dit, ce qu'il a souvent fait, qu'il va enlever les bouées plus tôt qu'à l'ordinaire, parce que cela coûte très cher et que ce travail présente de grandes difficultés.

Cela démontre qu'il y a un danger imminent pour un navire qui veut prendre la mer d'être retenu par les glaces qui se forment. Ainsi que je l'ai déjà dit, il a été parfaitement entendu au comité que ce bill contiendrait une disposition pour le chargement du grain à Port-Arthur et à d'autres ports des Grands lacs. M. Fitzpatrick a laissé entendre qu'il rédigerait un article indiquant certaines dates entre lesquelles ces navires auraient le droit de charger le grain et de le transporter de ces ports. Je pourrais faire observer à l'honorable ministre de la Justice (M. Aylesworth) que c'est moi qui ai suggéré cette disposition au comité en proposant ce qui suit :

7. La commission des chemins de fer du Canada par un ordre ou par des règlements généraux peut autoriser à cette fin l'exploitation d'un chemin de fer, y compris le chargement et le déchargement des marchandises sur aucun train, et la circulation, le dimanche, de tout train, quand elle croira que l'intérêt public l'exige nécessairement, tout en ayant égard à l'observance du dimanche.

J'ai trouvé la rédaction de cet article dans les statuts de certains états de la république voisine. J'ai fait remarquer que cette législation avait fonctionné d'une manière satisfaisante, et il fut entendu à l'unanimité que cet article devait faire partie du bill. Plus tard, le ministre de la Justice a soumis un article, non pas comme faisant partie du bill, mais à titre de simple proposition. Il existe une différence très sensible entre cette disposition et celle que j'ai proposée. Nous avons une commission de chemins de fer dont les décisions doivent être respectées dans les affaires les plus importantes, mais quelqu'un, évidemment, a suggéré au ministre de la Justice que, dans ce cas-ci, les commissaires devraient être unanimes dans leur décision. Je ne crois pas que cela soit juste pour les compagnies de transport et, à mon avis, ce n'est pas là un compliment à l'adresse des commissaires des chemins de fer. Je suis quelque peu surpris d'entendre le ministre de la Justice

M. PRINGLE.

déclarer qu'il proposera l'adoption d'un article qui contient une telle disposition.

M. AYLESWORTH : Mon honorable ami (M. Pringle) me pardonnera de l'interrompre pour lui dire que je n'avais pas remarqué le mot "unanimement" ou du moins que je ne l'avais pas à l'esprit, quand j'ai parlé tout à l'heure. Je demande l'adoption de cet article sans ce mot.

M. PRINGLE : Très bien.

M. CONMEE : Cette disposition s'appliquera-t-elle aussi aux navires ?

M. PRINGLE : L'article que j'ai proposé ne se rapportait qu'aux trains de chemins de fer, car je ne voyais pas comment la commission pouvait être compétente dans ce qui se rapporte aux navires. Je répète qu'il a été entendu au comité qu'on préparerait une disposition semblable à celle contenue dans la paragraphe "s" ; en effet, nous reconnaissons tous que bien que les navires ne puissent pas être dans un danger imminent à cause de la fermeture de la navigation, cependant, à certaines saisons de l'année, il est nécessaire de transporter le plus rapidement possible certains produits de l'Ouest à des ports maritimes. Ainsi que l'ont fait remarquer les intéressés, s'ils n'avaient pas ce droit, le grain prendrait la route de Buffalo. Aujourd'hui, dans l'état des choses qui existe, la concurrence la plus sérieuse se fait entre la route de Buffalo et celle des ports canadiens. On a aussi fait observer que le coût des assurances, non seulement sur le navire, mais encore sur la cargaison, était bien plus élevé par cette dernière route. A cette saison de l'année, les arrimeurs doivent donc avoir tous les avantages possibles pour opérer le transport du grain de l'Ouest. J'estime donc que le paragraphe "s" devait faire partie de cet article.

M. HYMAN : A mon avis, on a avancé des raisons bien graves et bien spéciales pour qu'on ajoutât au paragraphe "k" une disposition relative au chargement et au déchargement du grain et du minerai, non seulement au point de vue du transport, mais encore, ainsi que le faisait remarquer un honorable député, au point de vue du résultat que produirait sur le prix de la récolte de l'Ouest le fait que ces navires ne pourraient charger ni décharger du grain. Je suggérerais comme moyen de sortir de cette difficulté et d'atteindre le but désiré, que le paragraphe "k" fût modifié en y ajoutant les mots "ou tout navire transportant du grain ou du minerai après le 15 septembre".

M. SCHAFFNER : Je voudrais savoir au juste si l'on pourra décharger des wagons de chemins de fer le dimanche. S'il arrive vingt-cinq wagons le dimanche, il faut en opérer le déchargement. Pour ma part, je voudrais qu'on adoptât le paragraphe "s",

qui ne laisse aucune ambiguïté sous ce rapport.

M. BENNETT : Je m'oppose à l'adoption de cet article tel qu'il est rédigé maintenant, parce que cette disposition permettrait aux intéressés de charger ou de décharger les navires le dimanche. Ce n'est, après tout, une question de dépenses, et je ne vois pas pourquoi on permettrait à un propriétaire de navires de continuer son industrie le dimanche, parce que cela lui fournirait l'occasion de réaliser un peu plus de bénéfices. Je demeure dans une ville où ce travail se fait sur une grande échelle.

Les ouvriers des élévateurs travaillent toute l'année. Ceux qui amassent le grain à la pelle et qui sont au nombre de vingt-cinq à trente sont tous les jours à l'ouvrage. Ces ouvriers, ainsi que leurs familles, entretiennent, à l'égard de l'observance du dimanche, des sentiments tout aussi sincères que d'autres personnes peuvent en avoir, et ils ne veulent pas que leurs patrons, en les menaçant de renvoi, puissent les forcer à s'exhiber au travail toute la journée du dimanche ; et il est simplement juste de leur accorder un certain avantage sous ce rapport.

Si ce bill était modifié dans le sens que j'ai suggéré, les hommes d'équipage pourraient travailler jusqu'à sept heures le dimanche matin, et recommencer à neuf heures le dimanche soir, si toute la cargaison n'était pas déchargée. A Midland, ainsi que dans d'autres villes, je crois, il existe un sentiment très prononcé contre l'exploitation des élévateurs toute la journée du dimanche. Autant vaudrait permettre aux navires qui transportent le bois, de charger ou de décharger leurs cargaisons toute la journée du dimanche.

M. HYMAN : Je consentirais volontiers à ce que l'amendement soit ainsi libellé, "ou le chargement ou le déchargement avant sept heures du matin ou après huit heures du soir, de tout navire transportant du grain ou du minéral après le quinze septembre".

M. ALCORN : L'honorable ministre aurait-il objection à ajouter les mots "ou de la houille" ?

M. HYMAN : Je ne crois pas qu'on puisse invoquer le même argument en faveur de la houille.

M. BENNETT : C'est une question très importante pour les navires qui, à l'automne, remontent chargés de houille et qui nous reviennent avec une cargaison de grain.

M. PRINGLE : Je ne veux pas donner plus de portée à cette disposition, mais d'après tout ce qu'on nous avait démontré, nous devons surtout nous occuper de la question du transport du grain à certaines saisons de l'année, et les propriétaires de navires nous ont déclaré qu'ils payaient doubles gages aux

ouvriers qui travaillaient le dimanche au déchargement des navires, et qu'ils leur accordaient toujours une journée de repos ensuite. Les hommes qui composent l'équipage sont payés au mois. Celui qui travaille jusqu'à sept heures le matin n'est pas obligé de se mettre à l'ouvrage le reste du jour. Je n'ai pas l'intention d'insister sur ce point, mais toutes les compagnies de navigation ont dit qu'elles avaient besoin d'employer tout le temps qui leur restait après le 15 septembre, et elles ont ajouté qu'elles n'auraient pas assez de temps à leur disposition.

M. HYMAN : J'ai examiné ce qu'a suggéré l'honorable député (M. Alcorn) lorsqu'il a demandé d'ajouter le mot "houille", et il me semble qu'on pourrait inscrire ce mot dans l'amendement, et voici pourquoi : la houille forme une cargaison complète, de même que le grain, et si elle n'était pas comprise dans cette disposition, il pourrait arriver qu'un navire chargé de houille accosterait un quai où il ne pourrait décharger sa cargaison immédiatement, alors qu'on attendrait pour le charger de grain, ce qui aurait pour effet de rendre inutile la disposition contenue dans cet amendement.

M. SCHAFFNER : Je veux savoir à quoi m'en tenir à propos du déchargement des wagons. Si les wagons arrivent le dimanche, entre le 15 septembre et le jour de la clôture de la navigation, qu'est-ce qu'on en fera ?

M. AYLESWORTH : Dans ce cas-là, d'après l'intention des auteurs du bill, la disposition contenue dans le paragraphe "u" s'appliquera, et il faudra s'adresser à la commission des chemins de fer.

M. LAKE : L'honorable ministre voudrait-il nous dire si le transbordement du grain aux ports des lacs et des rivières relèvera aussi de la commission des chemins de fer d'après la disposition du paragraphe "u", si ce dernier est adopté ?

M. AYLESWORTH : Je crois que, d'après cette disposition, la commission pourra décider tout ce qui se rapporte au transport des marchandises sur tous les chemins de fer.

M. LAKE : C'est-à-dire que les commissaires pourront permettre le transbordement du grain aux navires.

M. AYLESWORTH : Je crois que cela fait partie du transport des marchandises.

(L'amendement de M. Bennett est retiré.)

L'amendement de M. Hyman est adopté.

M. AYLESWORTH : Je propose qu'on insère, à titre de nouveau paragraphe, la disposition dont j'ai donné avis à une séance précédente et qui est libellée comme suit :

Le travail accompli par une personne dans le service public de Sa Majesté en exécution

d'une règle ou d'un ordre d'un département de l'administration.

(L'amendement est adopté.)

M. AYLESWORTH : Je propose l'addition du paragraphe suivant :

Tout travail inévitable des pêcheurs après six heures du soir, le dimanche, pour la prise du poisson.

Cette disposition s'applique à ceux qui font la pêche des rivières et de l'océan sur le littoral du Pacifique, tout autant qu'aux pêcheurs du golfe et du littoral de l'Atlantique. Le poisson, y compris le saumon dans la Colombie-Anglaise, vient aussi bien le dimanche que les autres jours de la semaine. Les règlements du ministère des Pêcheries permettent la pêche du poisson depuis six heures le dimanche jusqu'à six heures le samedi matin. Cette disposition permettra aux pêcheurs de faire, après les heures mentionnées, le travail indispensable à la préparation de leurs pêches.

M. MACPHERSON : Je voudrais éclaircir ce point. Cette disposition permettrait-elle aux pêcheurs d'exercer leur industrie après six heures, le dimanche ?

M. AYLESWORTH : Telle que rédigée elle ne s'appliquera qu'aux ouvrages qu'il faut absolument faire pour exercer cette industrie.

M. MACPHERSON : Quand les pêcheurs peuvent-ils se livrer à leur métier ?

M. AYLESWORTH : A la fin de la journée du dimanche.

M. MACPHERSON : Je suggérerais à l'honorable ministre d'ajouter les mots "ou dans la prise du poisson". Ce paragraphe se trouverait ainsi libellé :

Tout travail inévitable des pêcheurs après six heures du soir, le dimanche, pour la prise du poisson ou dans la prise du poisson.

M. AYLESWORTH : Pourquoi ?

M. MACPHERSON : La raison saute aux yeux. Le temps où la pêche est défendue commence à six heures le samedi. Aujourd'hui, nous avons trente-six heures de prohibition, les pêcheurs ne pouvant se mettre à leur besogne avant six heures, le dimanche soir. Par cet amendement, il sera défendu aux pêcheurs d'exercer leur industrie pendant quarante-deux heures. Ils devront rester dans leurs bateaux de six heures le samedi soir jusqu'à minuit sans pouvoir jeter un filet.

M. AYLESWORTH : Il faut un certain temps pour se préparer à cet ouvrage.

M. MACPHERSON : Quinze minutes après six heures, presque tous les pêcheurs sont prêts à jeter leurs filets à l'eau. Un ami me dit que le simple fait d'entendre ces filets est un travail préparatoire à la prise du poisson. Mais si le poisson donne

M. AYLESWORTH.

dans les filets, qu'advient-il ? Je crois que ma proposition a parfaitement sa raison d'être.

M. AYLESWORTH : Il me semble bien extraordinaire qu'on permette par une disposition de la loi un travail inévitable pour la prise du poisson. Si quelqu'un ne veut pas se livrer à cette pêche, il peut facilement s'exempter ce travail. Il n'y a pas nécessité.

M. MACPHERSON : Mais cet amendement aurait pour résultat, le dimanche, de créer plus d'ouvrage qu'on en fait maintenant. Si vous défendez la pêche de douze heures le samedi à minuit le dimanche, beaucoup de pêcheurs se rendront aux usines où s'opère la mise en conserve du poisson, avant six heures le samedi soir. Leurs goélettes seront remplies de poissons: on transportera de 20,000 à 30,000 livres de poisson à l'usine. Celle-ci devra donc fonctionner toute la journée du dimanche. Je connais ce travail et cette pêche aussi bien que n'importe quel membre de cette Chambre, à l'exception, peut-être, de mon honorable ami de New-Westminster (M. Kennedy), et je dis que si l'on change le temps durant lequel la pêche est prohibée d'après l'amendement proposé, il y aura plus de travail fait le dimanche qu'il ne s'en fait actuellement.

M. D. ROSS : Si jeter un filet à l'eau est un travail préparatoire à la pêche, très bien. Mais si le poisson est assez imprudent pour pénétrer dans ce filet avant minuit le dimanche, il exposera le pauvre pêcheur à payer l'amende.

M. ALCORN : Ne serait-il pas à propos d'ajouter les mots "ou autres produits de la mer". Les crustacés ne sont pas des poissons, n'est-ce pas ?

M. AYLESWORTH : Je crois qu'ils pourront attendre jusqu'au lundi.

M. KENNEDY : Je ne crois pas que le Fraser et les autres rivières de la Colombie-Anglaise sont les seuls endroits du Canada où l'on fait la pêche. Mais ils n'en sont pas moins très importants. La pratique suivie jusqu'à présent a été de cesser de pêcher à six heures le samedi matin, pour recommencer ce travail à six heures le dimanche soir. Les pêcheurs ont donc toute la journée du samedi pour se préparer au travail de la semaine suivante. Il n'est donc pas besoin qu'on leur fixe un temps déterminé pour préparer leurs filets; cet ouvrage-là est fait d'avance. Lorsqu'ils se trouvent à l'endroit où ils ont tendu leurs filets, des bateaux et des bacs viennent prendre, vers neuf heures du matin, le produit de leur pêche pour le transporter aux usines établies le long du rivage. Ceux qui font la pêche dans le golfe peuvent quelquefois se trouver en retard. Les pêcheurs ont le reste de la journée pour réparer leurs filets et leurs bateaux. Je connais un grand nombre de

pêcheurs qui ne font rien le dimanche. On rencontre dans ces parages un assez grand nombre d'habitants de Terre-Neuve ; ce sont des méthodistes. Je n'en ai jamais rencontré de meilleurs ; ils observent le plus strictement possible le jour du Seigneur. Mais le temps durant lequel la pêche est prohibée est réglé de telle sorte qu'il leur faut partir à six heures le dimanche soir, s'ils veulent faire concurrence aux autres pêcheurs. Ils ne font pas d'autre travail, cependant. A mon avis, si on permet aux pêcheurs de se livrer à leur industrie dans les saisons fixées depuis longtemps, tous leurs préparatifs seront terminés le samedi.

M. MACPHERSON : En s'occupant des pêcheries, le comité touche à l'une des questions les plus délicates qui intéressent la population du littoral du Pacifique. Après une expérience de nombreuses années, on a constaté que le meilleur temps pour prohiber la pêche est toute la journée du samedi et toute celle du dimanche. Les pêcheurs partent le dimanche soir. Si cette disposition est adoptée, autant vaut dire que les pêcheurs devront quitter leurs pêches à onze heures et demie le samedi soir, et qu'ils pourront recommencer leur travail à minuit. Il sera donc défendu de pêcher pendant trente-six heures ; dans ce cas le poisson s'accumulera et l'on verra toutes les usines de la rivière Fraser et celles du golfe travailler tout le dimanche. En ajoutant les mots "ou la prise du poisson" on laisserait en vigueur les règlements qui existent à l'heure qu'il est.

M. AYLESWORTH : Mon honorable ami (M. Macpherson) et l'honorable député de New-Westminster (M. Kennedy) seront-ils satisfaits si l'on supprime les mots "en préparation pour" ?

M. MACPHERSON : Eh bien...

M. CONMEE : La disposition serait plus claire, je crois.

M. AYLESWORTH : Je vais faire ma dernière proposition à propos du paragraphe 3. Je propose qu'on raye le mot "unaniment" dans ledit paragraphe "u."

M. THOMAS MARTIN : Je demanderai à l'honorable ministre s'il n'est pas plutôt dangereux de laisser à un seul homme le règlement de questions aussi importantes.

M. AYLESWORTH : C'est la majorité qui décidera et la commission se compose de trois membres.

M. THOMAS MARTIN : Supposons que deux commissaires se prononcent chacun dans un sens différent, ce sera alors le président qui décidera.

M. AYLESWORTH : Je présume que mon honorable ami n'a jamais eu la bonne fortune d'être partie à un litige. Il arrive souvent qu'une question est décidée par un

seul homme, alors que deux juges possèdent chacun une opinion tout à fait différente.

(La motion de M. Aylesworth est adoptée.)

M. BUREAU : Je demande qu'on ajoute ce qui suit au paragraphe 3 :

Le transport et le halage des billes et du bois équarri.

M. HENDERSON : A l'ordre ! nous avons déjà rejeté cette proposition.

Sir WILFRID LAURIER : Il n'y a pas eu de motion.

M. LANCASTER : Pourquoi mon honorable ami croit-il que c'est là un ouvrage de nécessité et d'humanité ?

M. BUREAU : Il semble évident qu'il n'y a pas de marchand de bois ni même d'association d'hommes pour régler à sa guise, surtout dans les petites rivières, la crue des eaux dont on doit profiter pour faire le flottage du bois ; il n'y a personne qui puisse forcer ces inondations à ne se produire que la semaine seulement. On doit donc profiter de cette crue des eaux quand elle arrive. Quant au remorquage des trains de bois dans le Saint-Laurent, par exemple, s'il faut qu'un remorqueur arrête son travail à minuit le courant l'entourera des pièces de bois et l'on sait combien il est difficile de dégager le navire de ce cercle de façon à lui permettre de prendre la tête. Les billes sont généralement renfermées dans des pièces plus longues reliées en forme de gousset. Supposons qu'on jette l'ancre et que le vent s'élève, les billes s'échapperont et s'en iront à la dérive.

M. LANCASTER : Le cultivateur est exposé aux mêmes inconvénients, mais on ne lui permet pas de sauver sa récolte.

M. BUREAU : Il y a une différence du tout au tout. Comment allez-vous vous y prendre pour diriger les éléments à votre guise ?

M. LANCASTER : Vous pourriez vous adresser à Hatfield. De ce train-là, on va permettre à tout le monde de travailler le dimanche.

M. HENDERSON : Je suggérerais, si l'honorable ministre veut que cet amendement soit adopté, qu'il le propose comme constituant un article distinct, et qu'il ne nous demande pas de déclarer comme étant un travail de nécessité et d'humanité, un ouvrage qui ne revêt pas ce caractère à nos yeux. Ayons donc des convictions et des sentiments conformes aux dictées de notre conscience.

M. KENNEDY : Je connais un peu le flottage du bois non équarri. Il est quelque fois nécessaire de faire ce travail le dimanche, sur une petite rivière, afin de profiter

de la crue des eaux, ainsi que l'a dit l'honorable député de Trois-Rivières (M. Bureau).

Mais, quant au remorquage, on en fait trop le dimanche. Il n'est pas nécessaire d'envoyer, le dimanche, un remorqueur de scierie à l'endroit où l'on rassemble les billes pour en faire des trains de bois ; il n'est pas nécessaire que ces remorqueurs partent le samedi de façon à être en route le dimanche, ainsi que cela se fait très souvent dans la partie du pays que j'habite. Quand un remorqueur part avec un train de bois dans certaines eaux de la Colombie-Anglaise, il doit continuer sa route sans arrêt jusqu'à ce qu'il soit arrivé à la rivière principale ou au port de destination, car autrement ses propriétaires perdraient tout leur profit. Je suppose qu'il en est ainsi pour le fleuve Saint-Laurent. Dans cette industrie comme dans toute autre, les gens ne font pas simplement des travaux de nécessité le dimanche, mais ils ont pris l'habitude de faire marcher leurs navires le jour du Seigneur, même quand cela n'est pas nécessaire. Je crois qu'on ne devrait pas permettre le départ, le dimanche, d'un train de bois d'un endroit particulier, mais s'il est déjà en marche, qu'on le laisse continuer sa route.

M. HENDERSON : Je crois que le paragraphe "g" se rapporte parfaitement à ce que désire l'honorable député :

L'acheminement vers leur destination des trains et des bâtiments en marche lorsque commence le dimanche.

Je présume que ces trains de bois sont remorqués par un bateau à vapeur.

M. BUREAU : Je substituerai ce qui suit à cet amendement :

Le flottage des billes et du bois équarri lequel autrement, ne pourrait peut-être se faire à l'eau basse.

M. HENDERSON : Est-ce là un travail de nécessité et d'humanité ?

M. BUREAU : C'est un travail d'absolue nécessité.

M. T. MARTIN : Voici encore une nouvelle tentative pour rendre ce bill inutile en y insérant tant de dérogations. Nous finirons par avoir le bill le plus ridicule que la Chambre puisse adopter.

M. FIELDING : Je viens d'un comté où l'industrie du bois est très développée. A mon avis, dans tous les cas exceptionnels qui pourraient se produire, on pourrait faire l'application de la phrase générale : "travail de nécessité et d'humanité", plutôt que de faire une exception spéciale. Je ne crois pas que la disposition contenue dans cet amendement soit réellement nécessaire, excepté dans des cas très rares.

Si les tribunaux ne sont pas appelés à décider que ce travail est de nécessité, je crois que les intéressés ne souleveront cette question que dans des cas bien rares, et que les amendes imposées ne seront que

M. KENNEDY.

nominales. Je m'en tiendrais aux termes généraux de la loi plutôt qu'à une disposition spéciale.

M. BUREAU : Supposons que le tribunal décide en faveur des marchands de bois. Que fait un homme qui a été renvoyé du service et qui a une dent contre la compagnie des marchands de bois qui l'a ainsi congédié. Il dépose une plainte, et alors la compagnie doit faire venir tous ses contre-maîtres et tous ceux qui font le flottage du bois, pour rendre témoignage ; cela ne serait-il pas de nature à nuire considérablement aux affaires de cette compagnie ?

M. R. L. BORDEN : N'importe qui peut fournir des informations, même d'après la loi telle qu'elle existe aujourd'hui. Je serais disposé à partager l'opinion du ministre des Finances.

(L'amendement proposé par M. Bureau est rejeté.)

M. DUNCAN ROSS : Je propose qu'on ajoute le paragraphe suivant :

Tout travail inévitable accompli le dimanche dans le but de sauver la propriété dans des cas d'urgence ou de danger imminent de destruction ou de préjudice sérieux.

Dans nos grandes forêts de la Colombie-Anglaise, il est souvent nécessaire d'envoyer de véritables équipes d'hommes pour combattre les feux de forêt et pour sauver la propriété. Rien dans ce projet de loi ne prévoit ce cas. Il ne s'agit pas de nécessité, mais de protéger le domaine public.

M. SCHAFFNER : On ne saurait imaginer un cas de nécessité plus évidente que celui cité par mon honorable ami. Un incendie se déclare dans la forêt ; il peut être éteint par des gens, s'ils travaillent à cet ouvrage le dimanche ; n'est-ce pas là un cas de nécessité ?

M. HENDERSON : On a toujours eu l'habitude, quand un feu se déclarait le dimanche ou tout autre jour de la semaine, de le combattre activement.

M. BORDEN : Quelle est la différence ?

M. DUNCAN ROSS : C'est la première fois de ma vie que je désirerais être avocat. Le fait que j'ai mentionné ne me semble pas constituer un cas de nécessité, parce que la nécessité comprend tout ce qui se rapporte à l'approvisionnement de la nourriture, etc. Voici une grande région forestière. Il n'est pas de nécessité absolue, mais il est de l'intérêt public qu'on le protège.

Il arrive quelquefois, dans la Colombie-Anglaise, que nous ne combattions pas les feux de forêt ; nous les laissons poursuivre leur œuvre de destruction. Mais il est certainement de l'intérêt public qu'on travaille à éteindre ces feux de forêt, bien que ce ne puisse être un travail de nécessité.

M. FIELDING : Je ne crois pas que les mots "tout travail de nécessité ou d'humanité" soient nécessaires; s'ils ne s'appliquent pas dans ce cas-ci, quand auront-ils une signification, je vous le demande ?

(L'amendement de M. Duncan Ross est rejeté : ont voté pour, 13 ; contre, 23.)

M. BELAND : L'autre jour, l'honorable représentant de Drummond (M. Louis Lavergne) a proposé relativement à la fabrication du sucre d'érable un amendement dont on a remis à plus tard l'étude. Je propose l'addition du paragraphe suivant à l'article 3 :

Tout travail se rattachant à la fabrication du sucre d'érable et du sirop d'érable dans la forêt.

J'aimerais connaître l'opinion du comité sur cette disposition qu'on devrait adopter, je crois. La saison pour la fabrication du sucre d'érable est très courte, comme chacun le sait, et personne ne se trouvera forcé de travailler plus qu'un dimanche, au pis aller plus que deux dimanches en tout pour recueillir la sève d'érable. Si cet amendement n'était pas adopté, nos cultivateurs en éprouveraient une perte sensible.

M. LANCASTER : Pourquoi ce travail ne peut-il pas se faire le samedi ?

M. BUREAU : Quand les érables coulent bien, les récipients se remplissent et la sève se perd. Ce n'est aucunement un travail de nécessité, mais c'est un cas où la propriété particulière se perd, si on ne prend les moyens de la sauver.

M. HENDERSON : Quelle a été la coutume suivie dans la province de Québec depuis 200 ans ? Ne faisait-on pas le recueillage de l'eau d'érable le dimanche ?

Sir WILFRID LAURIER : Oui.

M. HENDERSON : Estimez-vous que c'est un travail de nécessité ?

Sir WILFRID LAURIER : Oui.

M. HENDERSON : Alors pourquoi le mentionner spécialement ?

M. BUREAU : Que l'honorable député me permette de lui dire qu'au cours des 200 dernières années, nous avons fait, dans la province de Québec, beaucoup de choses qu'on ne pourrait représenter comme travaux de nécessité.

Sir WILFRID LAURIER : Je reconnais qu'il y a beaucoup trop d'exceptions, mais puisqu'on a voulu entrer dans des détails, vous me permettez de demander pourquoi on permet aux pêcheurs d'aller retirer le produit de sa pêche, et qu'on refuse à celui qui veut faire une moisson de sucre d'érable de travailler à atteindre ce but. Rien n'est plus incertain que la saison du sucre d'érable. Elle peut durer une semaine ou se prolonger un mois. Cette année, je ne crois pas

qu'elle ait duré plus que dix jours, et encore la température était si incertaine que les fabricants de sucre d'érable devaient être sur pied jour et nuit.

M. R. L. BORDEN : Sans doute, il faut protéger ces gens-là, mais toute la difficulté provient de ce que nous réunissons ensemble, sous un principe de cohésion bien établi, un certain nombre de dérogations qui, quand nous les examinerons à la fin, représenteront le plus grand chaos qu'on puisse imaginer. Cette fabrication du sucre d'érable ne se fait-elle pas d'après un procédé industriel, d'une façon assez continue qu'on puisse s'en servir sans nuire sérieusement à cette industrie ?

M. DUNCAN ROSS : Il y a des feux là aussi.

M. BORDEN : Je n'en sais rien. Le ministre de la Justice me regarde comme s'il ne partageait pas mon avis.

M. AYLESWORTH : J'ai fait beaucoup de sucre d'érable et je ne vois pas la nécessité de se servir d'un procédé continue.

M. R. L. BORDEN : Dans ce cas, le ministre de la Justice réfute l'argument invoqué en faveur de cette proposition. Je crois que cette industrie doit être protégée, mais si on s'occupe d'autant de minuties, n'aurons-nous pas à la fin assez de détails pour ne pas savoir où nous arrêter ?

M. KENNEDY : Mon expérience dans la fabrication du sucre d'érable me porte à dire qu'il n'est pas nécessaire de travailler à cet ouvrage le dimanche. La sève ne coule pas la nuit.

Sir WILFRID LAURIER : Mais on fait bouillir la sève.

M. KENNEDY : La sève cesse de couler dès que la gelée commence le soir ; aussi la personne qui est chargée de faire la cueillette de l'eau d'érable pourrait faire ce travail le samedi soir.

Un honorable DEPUTE : La sève coule-t-elle le dimanche ?

M. KENNEDY : Oui, après le lever du soleil, mais on peut la recueillir le lundi matin. Quand j'étais gamin, j'ai travaillé, à trois milles d'ici, à la fabrication du sucre d'érable ; mon travail consistait à faire la cueillette de la sève. Or, nous faisons ce travail de la façon que je viens d'indiquer et nous n'avons jamais éprouvé de difficultés. Nous n'avons jamais travaillé le dimanche, car le besoin ne s'en faisait pas sentir.

M. BELAND : Nos érables sont plus riches que ceux qu'on trouve dans le district de l'honorable député, car dans la partie du pays où je demeure, on fait deux fois par jour l'enlèvement de la sève, quand la tem-

pérature est favorable et c'est là un travail absolument nécessaire.

M. KENNEDY : La sève coule-t-elle le soir ?

M. BELAND : Non.

(L'amendement de M. Béland est adopté.)

M. BICKERDIKE : J'ai remis entre les mains de M. le président un amendement. Je crains que, l'autre jour, lorsque nous avons discuté la matière à laquelle mon amendement se rapporte, certains députés n'aient pas compris la question. On disait que les juifs avaient obtenu trop de faveurs ; qu'ils voulaient tenir leurs manufactures et leurs ateliers ouverts le dimanche. C'est pourquoi j'ai cru devoir déposer un nouvel amendement déclarant que ceux qui observeront le quatrième commandement ne seront pas tenus de fermer leurs boutiques, le dimanche.

M. MACPHERSON : Quel est le quatrième commandement ?

M. BICKERDIKE : Je suis surpris de constater qu'il n'y a pas un seul député de la Colombie-Anglaise qui connaisse le quatrième commandement. Je vais le lire.

M. HENDERSON : Récitez-le nous.

M. BICKERDIKE : "Tu travailleras pendant six jours et tu feras toutes tes œuvres." Nous n'avons pas le pouvoir de modifier les commandements.

M. HENDERSON : C'est ce que nous faisons.

M. BICKERDIKE : En effet, puisque vous rejetez l'article 11 ou une disposition semblable. Le quatrième commandement dit : "Tu travailleras pendant six jours," mais on vient dire aux juifs qu'ils ne devront travailler que durant cinq jours.

M. BARR : Je soulève la question de règlement. Nous n'étudions pas maintenant l'article 11.

M. BICKERDIKE : Si l'honorable député veut attendre qu'on lise cet amendement, il constatera qu'il est parfaitement conforme au règlement. Il s'agit d'un article entièrement nouveau qu'on ajouterait à ce bill.

M. L'ORATEUR SUPPLEANT : M. Bickerdike propose l'adjonction d'un article ainsi conçu :

Nonobstant toute disposition dans la loi, celui qui par devoir de conscience observe habituellement et invariablement le quatrième commandement, ne sera pas exposé à des poursuites, s'il travaille le premier jour de la semaine, pourvu que ce travail ne trouble aucune autre personne qui observe le premier jour de la semaine comme étant le jour du Seigneur, et qu'aucune pièce de son appartement ne soit ouverte au commerce ce jour-là.

M. BELAND.

M. BARR : Je demande votre décision, monsieur le président ; est-ce que cette proposition est conforme au règlement ?

M. L'ORATEUR SUPPLEANT : Je ne le crois pas, parce que cet amendement demande au comité de revenir sur la décision qu'il a prise déjà.

M. R. L. BORDEN : Je crois que c'est la première fois qu'on déclare que le quatrième commandement n'est pas conforme au règlement.

Sur l'article 4.

M. AYLESWORTH : L'article 4 a été discuté à fond à une séance précédente du comité. Il se rapporte au repos de vingt-quatre heures consécutives au cours de la semaine, et grâce à la discussion qui s'est développée alors, j'ai préparé un article qui, je l'espère, sera approuvé par le comité. Je propose pour l'article 4 le texte suivant :

Il est interdit à qui que ce soit, si ce n'est dans les cas d'urgence, de permettre à une personne employée à quelque procédé industriel ou à quelque ouvrage se rattachant aux transports, d'accomplir, le dimanche, les travaux de son occupation ordinaire, à moins que ne soit donné à cette personne au cours des six jours suivants de la semaine vingt-quatre heures consécutives de repos.

Le socité comprend toute la force de la disposition en question. Elle ne s'applique qu'aux aspects du bill relatifs aux procédés de fabrication et aux transports. Quant à tous les autres travaux que ce bill autorise, il n'est rien prescrit au sujet des 24 heures consécutives de repos, au cours de la semaine ; mais quant à ceux qui exécutent des travaux de nécessité, se rattachant aux procédés de fabrication, autorisés par quelques-uns des paragraphes que nous venons de délibérer et à l'égard de ceux qui font, le dimanche, certains travaux d'urgence, relativement aux transports, l'article, dans la teneur actuelle que je viens de lui donner, prescrit que nul employeur ne pourra licitement autoriser ces employés à exécuter, à son bénéfice, le dimanche, des travaux ordinaires se rattachant à sa profession, à moins qu'il n'accorde à ces employés, au cours des six autres jours suivants de la semaine, vingt-quatre heures consécutives de repos.

M. LAKE : Cette disposition s'applique-t-elle au service domestique ?

M. AYLESWORTH : A mon avis, il n'est guère possible que cet article s'applique à cette classe de travaux ; car le service domestique est l'objet d'un paragraphe (q) qui n'intéresse en rien les transports et les procédés de fabrication.

M. LAKE : Mais le paragraphe "q" a été supprimé.

M. AYLESWORTH : Non.

M. BARR : Est-ce qu'il ne s'applique pas aux ouvriers agricoles ?

M. AYLESWORTH : Non.

M. DUNCAN ROSS : Les dérogations apportées à l'article par le ministre de la Justice sont précisément celles qu'il ne faut pas établir. Puisque le paragraphe "d" de l'article 3 accorde aux employés 24 heures consécutives de repos, au cours des six jours de la semaine, il est inutile de les autoriser à travailler, le dimanche. Voici, par exemple, des employés d'une fonderie ; il y a trois équipes de travailleurs ; chaque équipe travaillant huit heures par jour et jouissant de 16 heures de repos dans les 24 heures. Ils travaillent sept jours de la semaine et 365 jours de l'année ; mais il arrive que ces équipes sont changées, à la fin de chaque quinzaine, ce qui donne aux travailleurs non seulement 16 heures de repos chaque jour, mais en outre, 16 heures de surcroît, soit 32 heures de repos, pour cette quinzaine.

Une VOIX : Alors, qu'on change l'équipe chaque semaine.

M. DUNCAN ROSS : Si on essaie de changer l'équipe chaque semaine, il devient impossible d'utiliser les trois équipes et alors, force serait bien à l'industriel de fermer sa fonderie, à une certaine époque de l'année. Les travailleurs employés dans ces fonderies pendant huit heures sur vingt-quatre sont parfaitement contents de la situation actuelle. L'amendement apporté par le ministre de la Justice force l'industriel à employer une autre équipe de travailleurs ; or, il n'est guère possible d'utiliser une autre équipe, à cause de la difficulté de recruter partout des ouvriers de fonderie expérimentés. La fonderie se trouvera fermée, un jour par semaine, et par conséquent le paragraphe "d" ne remédie à rien.

M. McINTYRE : En discutant les différentes dispositions du bill à l'étude, on constate souvent que tel article qui, de prime abord, semble parfaitement acceptable, ne répond nullement à la pensée du législateur. Nous avons déjà débattu assez longuement ce paragraphe 4, et l'on a jugé que son importance nous autoriserait à le réserver, afin que le ministre de la Justice soit en mesure de le remettre sur le métier, pour lui donner une nouvelle rédaction. Le ministre vient de nous présenter un nouveau texte dont on nous donne lecture, pour la première fois ; par conséquent, nous n'avons pas encore été en mesure d'en prendre connaissance ; or, pour le délibérer convenablement, il faudrait l'étudier plus mûrement. Lorsqu'il s'agit d'une disposition de cette importance, il importe que le texte soit imprimé, ou bien, si l'on tient à le faire adopter sur-le-champ, il faudrait nous donner le temps de l'étudier plus à fond. Il n'est pas juste de nous demander de délibérer une disposition de cette importance, à l'improviste,

après en avoir entendu la lecture, pour la première fois.

M. R. L. BORDEN : Cette disposition est-elle substituée à l'article 4 ?

M. AYLESWORTH : Oui.

M. R. L. BORDEN : Alors, l'observation formulée par l'honorable député (M. Lake) est parfaitement légitime et ma remarque s'applique également à l'observation présentée par l'honorable député (M. McIntyre). Voici le texte de l'article :

Sauf dans les cas d'urgence, il est interdit à toute personne de permettre à un employé autre que les employés occupés aux travaux de quelque procédé de fabrication ou aux transports de faire, le jour du dimanche, aucun travail se rattachant à ses occupations ordinaires, à moins de donner à cet employé, au cours des six jours suivants de la semaine, vingt-quatre heures consécutives de repos.

Ce texte s'appliquerait aux serviteurs domestiques, mais priverait de tout jour de repos ceux qui sont employés aux transports ou aux travaux de quelque procédé de fabrication. Afin de bien élucider ma pensée, je vais donner lecture de l'article, sans la dérogation, puis je donnerai lecture du paragraphe contenant la dérogation, et le comité pourra saisir la conséquence qui en découle.

M. AYLESWORTH : Les mots " autre que les employés " ne devraient pas figurer dans cet article. Cette erreur s'est glissée dans le texte, quand j'ai copié l'ébauche.

M. R. L. BORDEN : Alors c'est bien différent.

M. McINTYRE : Cela ne prouve-t-il pas la nécessité de faire imprimer le texte, afin qu'il nous soit soumis régulièrement ?

M. E. M. MACDONALD : L'adoption de la proposition de l'honorable député (M. McIntyre), retarderait la délibération du bill, et nous tenons à en pousser l'étude, ce soir.

M. R. L. BORDEN : Cet article serait donc ainsi conçu :

Sauf dans les cas d'urgence, il est interdit à toute personne de permettre à un employé quelconque occupé aux travaux de quelque procédé de fabrication ou aux transports de faire, le jour du dimanche, aucun travail se rattachant à ses occupations ordinaires, à moins de donner à cet employé, au cours des six jours suivants de la semaine, vingt-quatre heures consécutives de repos.

M. AYLESWORTH : Par suite d'une erreur commise en copiant l'amendement, j'ai laissé dans le texte les trois mots qui ne devraient pas y figurer. J'ai rédigé ce texte, et en copiant l'ébauche, j'ai oublié d'en retrancher ces mots. L'objectif visé est d'accorder les vingt-quatre heures de repos aux employés occupés aux travaux se rattachant à quelque procédé de fabrication ou aux transports.

M. R. L. BORDEN : Cette erreur expliquera parfaitement la difficulté.

M. DUNCAN ROSS : Je proteste de nouveau contre l'adoption de cet article. Le paragraphe "d" cherche à protéger l'industrie du smeltage au pays, tandis que l'article en question ne tend qu'à ruiner cette industrie, en ne tenant aucun compte de ses besoins. Je le déclare franchement, accorder aux employés d'une fonderie vingt-quatre heures consécutives de repos dans la semaine—chose que ces employés n'ont jamais demandée—c'est tout simplement ruiner cette industrie. Il ne sert de rien d'établir pareilles dérogations dans le paragraphe "d", si on adopte cet article.

M. BENNETT : Peut-être un employé pourrait-il stipuler, dans son marché, qu'il renonce à bénéficier du statut.

M. DUNCAN ROSS : Pareille stipulation n'apporterait pas de protection, car l'employé serait toujours passible de poursuites.

M. CONMEE : L'employeur et l'employé seraient tous deux passibles de poursuites.

M. DUNCAN ROSS : Il est impossible de juger, de prime abord, des conséquences découlant de cet article, et j'ajourne mes observations jusqu'au moment de la troisième délibération. Pour le moment, je me contente de dire qu'à mon avis, l'article me semble prêter le flanc à de sérieux dangers.

Sur l'article 7 (jardins d'agrément où l'on exige un prix d'entrée) :

M. AYLESWORTH : J'ai à peine besoin de le dire, cet article touche à une question fort délicate. La proposition que j'ai à présenter tend à supprimer l'article 7, après avoir amendé le 1er paragraphe de l'article 5 dont la teneur est déjà établie. Je propose d'insérer dans la 2e ligne de l'article 5 du texte imprimé, le mot "public" avant les mots "jeu" ou "lutte" et d'apporter une nouvelle modification à la dernière partie de l'article. Je propose de substituer à l'article 5, dans sa teneur actuelle, le texte que voici :

Il n'est permis à personne, le jour du dimanche, ni de prendre part à quelque jeu ou lutte publics, dans un but de lucre ou pour un prix ou une récompense ou d'y assister, ni d'offrir un spectacle ou de tenir une assemblée publique où il est directement ou indirectement exigé une rétribution pour l'entrée à ce spectacle ou à cette assemblée publique ou dans tout endroit où a lieu ce spectacle ou cette assemblée, ni de participer à ce spectacle ou à cette assemblée.

Cette disposition aura pour conséquence la prohibition, le dimanche, de tout amusement, jeu, lutte, spectacle ou assemblée publique, pour lesquels on exige un prix d'entrée. S'il n'est pas exigé de prix d'entrée, l'article en question ne s'applique ni à l'assemblée publique, ni au jeu, ni au spectacle en question ; mais ils tombent sous l'application des autres articles du bill ou de la loi

M. AYLESWORTH.

locale ou provinciale qui pourrait faire obstacle à l'application de cet article.

M. R. L. BORDEN : Qu'entendez-vous par l'expression "jeu public" ?

M. AYLESWORTH : J'entends par là un jeu auquel le public est admis ou a accès et qui se différencie d'une lutte de nature privée. Pour que ce jeu soit prohibé, il faut qu'il se fasse dans un but de lucre, ou en vue de quelque prix ou récompense.

M. LANCASTER : Si les mots "assemblée publique" s'appliquent au service divin, je m'oppose à cet amendement.

M. AYLESWORTH : Je dois le déclarer en toute sincérité à l'honorable député, ces mots tendent à atteindre et à faire cesser toute assemblée publique dans un certain lieu où se font des exercices religieux, dans le collège électoral représenté par l'honorable député. Les députés d'Ontario au moins le savent, il existe dans le comté de Lincoln, un parc connu sous le nom de Grimsby Park dans lequel ont lieu, le dimanche, des exercices religieux, pour lesquels on demande un prix d'entrée. Pour mon propre compte, et je crois être aussi l'interprète de mes collègues et de nombre de députés, si nous défendons les spectacles mondains offerts dans un but de lucre, le dimanche, rien ne nous autorise à établir une dérogation à cet égard, en faveur d'un spectacle d'un caractère religieux, au parc Grimsby.

M. LANCASTER : Alors force m'est bien de présenter quelques courtes observations au comité. Les personnes intéressées dans ce parc Grimsby ont réussi à me convaincre que la proposition qu'ils ont présentée au comité est bien plus légitime qu'une foule de dérogations insérées dans le bill à l'étude. Les propriétaires de ce parc possèdent certains droits acquis. Ici, nous avons entouré d'une protection spéciale les droits acquis d'une compagnie de chemin de fer et d'autres sociétés.

A Grimsby-Park, il y a nombre de propriétaires de villas qui ont acheté, à grands frais, ces propriétés, parce que cela leur permettait de conduire leurs familles, en toute sécurité, dans ce parc, où il règne une atmosphère religieuse, le dimanche, ce qui leur épargne la nécessité de parcourir plusieurs milles en tramways électriques, ou en chemins de fer, ou en voitures louées, pour se rendre aux églises. Si l'on n'exigeait pas un prix d'entrée à la porte du parc, il serait impossible d'en éloigner l'élément turbulent. On prétend que, puisque nous prohibons, le dimanche, un spectacle mondain pour lequel il est exigé un prix d'entrée, il faut également prohiber tout spectacle religieux ; mais, si le prix d'admission exigé a pour conséquence d'éloigner du parc cet élément turbulent et d'assurer le maintien de l'ordre, le dimanche, dans un endroit consacré au culte, je ne vois pas qu'il y ait lieu d'établir cette distinction, soit que ce

lieu consacré au culte se trouve dans un bosquet, dans un parc, ou dans une rue sous la surveillance des agents de police.

Ce parc est la propriété d'une compagnie qui a obtenu la personnalité du gouvernement d'Ontario. La loi d'Ontario érigeant en corporation les propriétaires de ce parc, leur attribue expressément le droit d'exiger un prix d'entrée, tous les jours de la semaine, au cours de l'année. Qu'il soit bien compris que les propriétaires de ce parc ne figurent pas au nombre de mes commettants. Pas un seul d'entre eux n'émet de vote pour mon élection, sauf peut-être le gardien du parc, qui est chaud partisan du Gouvernement actuel. Ces gens demeurent à Hamilton, à Toronto, à Guelph, et autres endroits où ils ont leur domicile régulier, et au cours de l'été, ils installent leurs familles dans ce parc, où ils les laissent en toute sécurité.

En achetant ces villas, ils ont visé surtout à se procurer une résidence d'été où leurs femmes et leurs enfants pourraient aller en villégiature et jouir de l'air frais, au cours de la semaine, et cela dans un endroit où régnerait une atmosphère religieuse, le dimanche.

Je vais donner lecture à la Chambre de deux lettres présentées au comité par les propriétaires de ce parc. L'auteur d'une de ces lettres est M. C. M. Gripton, vice-président de la compagnie. Disons ici que cette compagnie a acheté une grande étendue de terrain, qu'elle a subdivisé en lopins pour constructions de cottages, et qu'elle vend aux cottagers. La compagnie leur accorde toutes les garanties possibles, en fait de protection, leur fournissant les services des agents de police au besoin; elle s'engage à veiller au maintien du bon ordre, ainsi qu'il convient dans un milieu où grandissent les petits enfants. Ce parc est situé dans le township de Grimsby-Nord, à deux milles à l'est de Grimsby et à deux milles et demi à l'est de Beamsville, où il n'y a pas d'autre service de police que celui existant dans toutes les autres centres ruraux d'Ontario. Je le répète, ces cottagers ont acheté ces villas, il y a quelques années, avec l'entente que c'était une institution religieuse. Au début, cet établissement portait le nom de "compagnie du parc méthodiste d'Ontario", vocable auquel on substitua, plus tard, celui de "compagnie du parc de Grimsby". Monsieur C. M. Gripton adresse au président du comité spécial relatif au bill n° 12 la lettre que voici :

Ottawa, ce 25 avril 1906.

Docteur J. W. Daniel, M.P., président du comité spécial relatif au bill n° 12.

Monsieur,—Sous ce pli vous trouverez une lettre du révérend M. J. V. Smith, actuellement pasteur de l'église méthodiste centrale, dans cette ville, et autrefois pasteur de l'église métropolitaine. M. Smith possède un cottage au parc Grimsby et il a été en situation de faire des observations sur l'observance du repos dominical, dans ce parc. Ci-inclus également vous trouverez un extrait emprunté de notre programme (page 12) pour 1904, ainsi qu'un

autre extrait, page 14 du programme de 1905 qui éclaireront votre comité sur la catégorie de personnes qui assistent à nos exercices du dimanche.

J'ai plusieurs exemplaires de ces programmes que je mets à la disposition de mes collègues. On voit, par ces programmes, que tous les dimanches, des ministres du culte viennent prêcher dans ce parc. Ce sont leurs programmes que M. Gripton transmet au comité. Il ajoute :

Il suffit de mentionner les noms de ces personnes pour convaincre votre comité qu'ils ne se prêteront jamais à la violation de l'observance du dimanche. A mon avis, le bill tend à assurer une meilleure observation du repos dominical, de façon à abolir tout travail non nécessaire et à réduire le travail nécessaire au minimum. J'approuve entièrement cet objectif; mais si on établit une disposition qui empêche nos gardes-barrières de faire continuellement leur service, alors elle empêchera la réalisation de cet objectif, en accroissant plutôt qu'en diminuant le travail.

Voici une considération importante.

Au lieu de deux hommes qu'on emploie actuellement (l'un remplaçant l'autre), il faudra employer, le dimanche, plusieurs gardiens supplémentaires et les priver du repos dominical. Une violation encore plus grave de ce repos dominical résulterait du fait que nombre de personnes se serviraient des tramways électriques ou des trains de chemins de fer, pour se rendre au parc, le jour libre. La semaine dernière, j'ai suggéré un amendement que j'ai transmis au comité; mais comme il ne figure pas dans le texte des dépositions imprimées, je le répète ici, à titre d'amendement ou d'addition à l'article n° 7, après le mot "privilege": "Sauf le service divin ordinaire sous la conduite d'un ministre du culte régulièrement ordonné ou d'un évangéliste connu comme tel par une association culturelle, au Canada". Ou bien encore l'amendement suggéré par le révérend E. A. Chown, B.A., dans sa lettre (voir page II, procès-verbaux des dépositions). Si cet amendement ne répond pas aux vues de votre honorable comité, il apportera, j'espère, aux articles 11, 12 et 13 des modifications de nature à permettre à nos gardes-barrières de refuser l'entrée du parc aux gens turbulents, et d'agir en cas d'urgence ainsi que de percevoir des prix d'entrée de ceux qui ont pu fréquenter le parc, les jours précédents et qui désirent partir, le dimanche.

Bien à vous,

G. M. GRIPTON.

Voici la lettre de M. Griffin :

Fonds de retraite de l'église méthodiste, 6, édifice Wesley, Toronto, 24 avril 1906.

Au comité spécial relatif à la loi sur l'observance du dimanche, Chambre des communes, Ottawa.

Messieurs, Je remarque que le projet de loi tendant à assurer une plus parfaite observance du dimanche, aura pour conséquence de porter une grave atteinte à l'utilité du parc Grimsby. Je le sais, la loi en question vise la fermeture de ces lieux de réunion qui sont devenus notoires par la violation du saint jour du dimanche et où l'on se livre à des jeux, à des récréations et à des amusements mondains qui sont évidemment antipathiques aux sentiments

chrétiens qui règnent au sein de notre pays. J'approuve entièrement les objectifs visés par la loi en question, mais je désire appeler l'attention de votre comité sur un fait parfaitement connu et compris du public : c'est que les exercices qui ont lieu, le dimanche, au parc Grimsby ont toujours pour but la réalisation des objectifs mêmes visés par la loi sur le repos du dimanche. Tous les services sont d'un caractère religieux. Dans ce parc, le jour du dimanche est consacré aux exercices de piété chrétienne, et si l'on établit un minime prix d'entrée à la barrière, c'est que la collecte ordinaire qui se fait parmi les membres de la congrégation est absolument insuffisante pour faire face aux dépenses afférentes à ces services. Le système volontaire a abouti à l'insuccès. Les frais se rattachant à ces services sont fort élevés, et si le projet de loi en question est adopté par le Parlement, il deviendra impossible de les continuer. En écrivant cette lettre, mon but est de suggérer qu'il serait légitime d'établir une dérogation relativement à ces réunions publiques qui ont pour but la pratique des exercices religieux et où cet objectif est strictement réalisé. Il y a un nombre de gens qui n'entendent jamais la prédication de l'évangile, sauf lorsqu'ils y sont attirés dans des circonstances spéciales. Des multitudes d'hommes et de femmes doivent à cette institution leur retour à un genre de vie plus chrétien. J'appelle respectueusement l'attention du comité sur ces observations et j'espère qu'il lui sera possible d'établir une dérogation se rattachant à cette institution et à toutes les institutions similaires.

Bien à vous,

W. S. GRIFFIN.

M. Smith, pasteur de l'église méthodiste centrale à Toronto, écrit la lettre qui suit :
A tous les intéressés.

24 avril 1906.

Les directeurs du parc Grimsby ont toujours déployé tous les efforts possibles pour assurer le bien-être moral et religieux de leurs concitoyens, le jour du dimanche, et cette observation s'applique particulièrement aux quelques années dernières.

Les services religieux tenus publiquement dans ce parc ont été vivement appréciés et goûtés non seulement des habitants de ce parc, mais aussi par leurs concitoyens qui demeurent dans les localités limitrophes. Il y a peu de lieux de réunion publique où l'on puisse passer plus agréablement et plus légitimement le dimanche que dans le parc de Grimsby où les plus éminents ministres du culte, tant du Canada que des Etats-Unis viennent présider aux exercices religieux.

J. V. SMITH,

Pasteur de l'église méthodiste centrale, de Toronto.

Le ministre de la Justice veut atteindre par cet amendement le résultat même que ces lettres condamnent, en empêchant la perception d'un prix d'entrée à la barrière. On a adopté ici des amendements tendant à empêcher le travail du dimanche ; mais la demande formulée par les représentants de la compagnie du parc de Grimsby atteindrait mieux le but visé que tous ces amendements. Sans se demander comment les gens se conduiront le dimanche, on leur permet

M. LANCASTER.

de se livrer à nombre d'occupations qui figurent parmi les exceptions à la loi sous prétexte que ce sont des travaux de nécessité et d'humanité. L'objectif du bill est d'assurer l'observation d'un jour de repos. Que mes honorables collègues se mettent, un moment, dans la situation où se trouvent les propriétaires de ces cottages, dans le parc Grimsby. C'est là qu'ils passent l'été. Voici venir le dimanche. En faisant quelques pas dans le parc, et en parcourant à peu près la distance qu'il y a d'ici à l'horloge, au fond de cette salle, ils peuvent assister au service religieux, dans l'église méthodiste. Cet amendement aura pour conséquence d'empêcher ces exercices religieux. On peut louer des chevaux—ce qui est spécialement permis par la loi à l'étude—et se rendre en voiture à deux milles à l'ouest, pour assister au service divin, soit dans l'église anglicane, soit dans l'église catholique, ou dans l'église méthodiste, ou l'église presbytérienne ou encore l'église baptiste ; on peut se rendre à Beamsville, à deux milles et demi de distance, ou on peut faire choix entre plusieurs églises ; ou bien encore, on peut se rendre en tramway électrique à Hamilton, ces voitures figurent parmi celles que le bill à l'étude et la charte d'Ontario autorisent à circuler, le dimanche. On voudrait empêcher les citoyens de Grimsby de continuer ces exercices. En réalité, vous les chassez du parc, pour les forcer de se rendre à l'église, le dimanche.

M. HYMAN : Pourquoi ?

M. LANCASTER : A moins que vous ne cherchiez à les empêcher de fréquenter les églises.

M. HYMAN : Qui les empêche de fréquenter les églises ?

M. LANCASTER : Virtuellement, on les empêche de fréquenter l'église à Grimsby Park. On les force de parcourir plusieurs milles, pour se rendre à l'église, alors qu'ils pourraient assister au service divin, à quelques pas de leurs maisons d'habitation.

M. HYMAN : Je ne saisis pas la question. L'honorable député voudrait-il bien me dire. . .

M. LANCASTER : Le ministre ne fréquente peut-être pas les églises : c'est pour cela qu'il ne saisit pas bien la question. Mais il m'est impossible de mieux élucider la chose.

M. HYMAN : Puisque l'honorable député ne veut pas que je lui pose la question, j'y renonce.

M. LANCASTER : L'honorable ministre veut empêcher ces gens de fréquenter l'église, parce que. . .

M. HYMAN : Pas du tout.

M. LANCASTER : Aucun ministre du culte n'habite cet endroit et le bill autorise les ministres du culte à exercer leur ministère, le dimanche. Actuellement, les ministres du culte se rendent au parc de Grimsby et ils ont le droit d'accepter un engagement pour prêcher et de toucher leur rémunération. La compagnie du parc exige un prix d'entrée de dix à quinze centins dans ce but. Comme le font observer, dans leurs lettres, plusieurs ministres du culte...

M. KENNEDY : Puis-je poser une question à l'honorable député ? Est-ce la compagnie du parc ou bien les ministres du culte qui perçoivent le prix d'entrée ?

M. LANCASTER : La compagnie du parc rémunère le prédicateur et cela va sans dire, elle perçoit les deniers nécessaires pour cette fin.

M. TELFORD : La compagnie, en établissant ce parc, n'a-t-elle pas voulu battre monnaie, pour se tirer d'une impasse ? C'est là, paraît-il, son principal but.

M. LANCASTER : Ma seule source de renseignement, ce sont les lettres que m'ont adressées ceux qui sont au courant de la situation. Voici une lettre que m'adresse un citoyen de Hamilton et c'est la meilleure réponse que je puisse apporter à cette question. Mes proches et moi, nous ne possédons pas un seul dollar dans cette institution et réellement j'ignore comment ce traitent ces affaires. Si je ne me trompe, il s'agit ici d'une société par actions et les propriétaires actuels ont acheté ce terrain de M. Bowslaugh, le propriétaire primitif ; puis ils l'ont divisé en petites parcelles de 15 pieds de largeur sur 50 pieds de longueur environ ; et ce sont ces parcelles qu'un certain nombre d'étrangers ont achetées de la compagnie pour y construire des cottages où ils demeurent, au cours de l'été. Voici une lettre d'un citoyen d'Hamilton qui contient peut-être meilleure réponse à apporter à la question posée par l'honorable député :

Hamilton (Ontario), 23 juin 1906.

Monsieur E. A. Lancaster, député.

Relativement au bill sur l'observance du dimanche.

Monsieur,—Comme ce bill porte une grave atteinte à l'utilité du parc qui, si je ne me trompe, est situé dans le comté que vous représentez, j'ai le devoir de m'adresser à vous, au nom des propriétaires de cottages, afin de tâcher d'obtenir la modification de l'article 7 du bill, relativement au prix qu'on exige pour l'entrée au parc, le dimanche.

En 1884, l'assemblée législative adopta une loi autorisant la "Ontario Methodist Camp Ground Company" (aujourd'hui la "compagnie du parc Grimsby") à exiger un prix d'entrée dans le parc. Par suite de cette disposition législative et autres prescriptions, il s'est élevé près de 185 cottages dans ce parc. De concert avec d'autres, j'ai passé mes étés dans ce parc depuis 1884, date de l'établissement de la loi en ques-

tion, et je dois l'avouer, si nous avons toujours joui d'une parfaite tranquillité, le dimanche, cela tient surtout au fait que le prix d'entrée, exigé à la barrière, écarte l'élément turbulent. De concert avec quelques amis, j'ai engagé plusieurs milliers de dollars dans l'achat des actions, des obligations et dans la construction de cottages sur le parc, dans l'espoir que cette situation ne serait pas modifiée. Nous en sommes bien convaincus, si on nous refuse l'autorisation d'exiger un prix d'entrée, le dimanche, nous serons dans l'impuissance de rémunérer les différents ministres du culte qui viennent prêcher, le dimanche ; car, ce jour-là, comme vous pourrez le voir par les brochures que je vous transmets sous ce pli, ces exercices sont d'un caractère entièrement religieux. J'ai écrit au premier ministre ainsi qu'au ministre actuel de la Justice et à son prédécesseur, pour leur faire part de ces observations, vu qu'ils ont charge de ce projet de loi. A nos yeux, ce n'est pas là une question d'ordre politique, puisque libéraux et conservateurs ont de puissants intérêts dans le parc. L'article 7, paraît-il, n'a pas encore subi sa dernière épreuve. Un amendement portant "que le présent article ne modifiera en rien la situation des parcs jusqu'ici couverts par la loi provinciale", ou autres dispositions similaires, voilà tout ce que nous demandons. A notre avis, nous avons d'autant plus droit d'obtenir cet amendement que jusqu'ici aucun propriétaire de villa établi dans ce parc et bien au courant de la situation n'a porté plainte relativement à l'observation du dimanche dans ce parc. Nous n'avons jamais réussi à réaliser de profits dans l'exploitation de ce parc ; au contraire, nous sommes grevés de lourdes dettes et si la perception du prix d'entrée, à la barrière, disparaît, nous serons dans l'impuissance d'exécuter notre programme, cette année, sans pertes financières. Nous vous transmettons un exemplaire du programme en question. Comptant sur votre coopération,

Je demeure bien à vous, etc.

Cet après-midi, nous avons apporté certaines dérogations à l'économie générale de la loi, en déclarant qu'à l'égard de certaines questions, qui, ainsi que l'a fait observer le chef de l'opposition, devraient relever de la juridiction fédérale, ces dispositions seront subordonnées à la juridiction provinciale. Tâchons d'être logiques. Comme le ministre de la Justice nous l'a répété, il faut, j'en conviens, se faire des concessions mutuelles en pareille matière et voilà pourquoi je prétends qu'il y a lieu ici de faire un compromis. Cet après-midi, dans le but de populariser ce projet de loi et de lui rallier les sympathies publiques, le comité a jugé bon de décréter que les plus importantes parties de ce projet de loi seront soumises à la juridiction provinciale ; or, puisqu'il s'agit d'une question qui n'intéresse en rien l'économie, il convient d'attribuer à la société en question, la faculté de s'adresser à l'assemblée législative provinciale à Toronto, pour la convaincre qu'il est de son devoir de légiférer en pareille matière, vu que cette question n'intéresse pas l'économie générale de la loi. Ce parc, paraît-il, occupe une situation exceptionnelle au Canada ; c'est le seul parc où il se tienne

d'un caractère religieux, le dimanche. C'est une place de villégiature où l'on tient des services religieux dont bénéficient les habitants de ces villas, habitués chez eux à pareils exercices, et ils ne sont pas privés de cette consolation, par le seul fait qu'ils sont en villégiature.

M. AYLESWORTH : Je n'ai qu'une seule observation à présenter à cet égard : c'est que les exercices religieux, le dimanche, doivent se faire à titre gratuit; et à moins que les ministres du culte qui dirigent les exercices au parc de Grimsby, ne consentent à donner aux citoyens accès à ce parc, gratuitement, ou bien à se soumettre au système des contributions volontaires, il est préférable qu'ils suspendent ces exercices, ce jour-là.

M. BARR : Les membres de la conférence méthodiste, pour leur propre compte, ne demandent nullement cette dérogation à la loi, au bénéfice du parc du Grimsby. En dernière analyse, il ne s'agit que d'une institution financière. Quant à savoir si cette entreprise a abouti au succès ou à la déconfiture, c'est ce que je ne saurais dire. A mon avis, il n'y a pas lieu d'établir ici d'exception, au bénéfice de cette institution. Au début, il est vrai, ce n'était qu'un meeting religieux en camp; plus tard, une compagnie acheta ce parc, le subdivisa en parcelles, s'efforçant d'en faire un lieu de villégiature. Il y a lieu de douter qu'il en résulte beaucoup de bien. Cette compagnie a fait venir des prédicateurs de renom, tant des Etats-Unis que du Canada, et par là elle a réussi à faire le vide dans un certain nombre d'églises. Plusieurs membres de la congrégation, à Grimsby Park, se sont ruinés en faisant venir des orateurs des Etats-Unis. La conférence méthodiste a condamné cette innovation et elle déclare qu'elle ne demande pas de dérogation à la loi.

M. KENNEDY : Je désire poser une question au député de Lincoln (M. Lancaster). Les gens qui versent 50 cents, comme prix d'entrée, à la barrière, vont-ils à l'église, ou bien, sont-ce des groupes de pique-niqueurs, en train de passer la journée, à leur guise ?

M. LANCASTER : Je désire proposer l'amendement que voici, afin de rendre le texte de cette disposition similaire à celui de l'article 2 :

Sauf les dispositions contenues dans tout statut provincial actuellement en vigueur ou qui le deviendra, à l'avenir, et rentrant dans la catégorie des objets énumérés dans l'article 92 de la loi de l'Amérique septentrionale britannique.

M. MACDONALD : Le comité a mûrement délibéré l'article en discussion. Les observations présentées ici à l'égard du parc de Grimsby ont été formulées devant le comité par M. Griffin, et les témoignages des représentants de l'église méthodiste et d'autres associations culturelles ont semblé, aux yeux

M. LANCASTER.

du comité, tout à fait concluants. Le comité a décidé que, de toutes les institutions visées par le bill à l'étude, ce parc est bien celle qu'il importe davantage de prohiber.

M. McINTYRE : Il est possible qu'il se dégage une fausse impression des observations formulées par le député de Pictou (M. Macdonald) à l'égard de Grimsby-Park. C'est un excellent rendez-vous et, comme l'a fait observer le député de Lincoln (M. Lancaster), sous le rapport du bon ordre et des convenances, ce parc n'a rien à envier aux autres lieux de réunion du même genre. C'est essentiellement un lieu de réunion d'un caractère religieux, bien qu'il faille l'envisager, aussi, au double point de vu social et financier. L'impression qui pourrait se dégager de certaines observations formulées à cet égard, c'est que ce parc laisserait à désirer, sous le rapport des convenances, ou qu'il ne mériterait pas l'encouragement du public. Pareille impression, disons-le, serait absolument fausse. Il y a quelque temps, j'ai assisté à un meeting dans ce parc, et je l'ai fort goûté. Je ne connais guère de plus bel endroit où l'on puisse conduire sa femme et ses enfants. La seule chose que je n'aie pas goûté, c'est le prix d'entrée qu'on exige, le dimanche. La chose me paraît condamnable. Comme l'a fait observer le député de Dufferin (M. Barr), l'église méthodiste, sans assumer la responsabilité de cette institution, y est intimement associée, et voilà pourquoi j'ai trouvé regrettable ce prix d'admission qu'on exige pour l'entrée du parc, le dimanche. Il est possible que, dans un certain sens, l'argument formulé par le député de Lincoln soit bien fondé : c'est qu'il importerait de placer cette institution sur un pied d'égalité avec les autres institutions visées par l'amendement apporté à l'article 2. Toutefois, je préférerais que la compagnie n'eût pas le pouvoir d'exiger un prix d'entrée, le dimanche.

M. MACDONALD : On a présenté au comité le témoignage du révérend M. Chown, un des principaux membres de l'église méthodiste, qu'il ne faut pas confondre avec ce M. Chown auquel a fait allusion le député de Lincoln (M. Lancaster), et ce ministre du culte, de concert avec des membres éminents de la même église, nous a mis en garde contre les observations présentées en faveur du parc de Grimsby. De l'avis du comité, il n'y a pas lieu de reconnaître à la compagnie en question le droit d'exiger un prix d'entrée au parc, le dimanche.

M. R. L. BORDEN : Les conséquences découlant de cet article paraît assez singulière. Je l'avoue, de prime abord, j'ai bien conçu des doutes sur la question de savoir si le parc de Grimsby figurerait parmi les institutions prohibées par cet article. Je nourris encore des doutes sur ce point. On ne saurait ranger ce lieu de réunion parmi les rendez-vous prohibés, à moins que ce

qui s'y passe puisse le faire envisager comme un lieu d'assemblée publique. Voici le texte de l'article :

Il n'est permis à personne, le jour du dimanche, de prendre part à quelque jeu ou lutte que ce soit pour un profit ou pour un prix ou une récompense . . .

Cette partie de l'article ne s'applique pas au parc, je suppose. Il n'y a là ni jeux ni luttes dans un but de lucre, ou en vue d'un prix ou d'une récompense. Vient ensuite l'autre partie de l'article :

. . . ni d'offrir un spectacle ni de tenir une assemblée publique, ni de participer ou assister à pareil spectacle ou assemblée publique . . .

Je ne sais s'il faudrait dire ici "spectacle" ou "assemblée publique".

M. PATERSON : C'est "assemblée publique" qu'il faudrait dire.

M. McINTYRE : Si la fréquentation d'une église constitue une assemblée publique, alors c'est cette dernière expression qui s'applique ici.

M. R. L. BORDEN : Sans doute, mais ce qu'il y a de singulier ici, c'est que, du moment que l'article 7 est rayé du bill, il est permis d'exiger un prix d'entrée, le dimanche, dans tout parc ou rendez-vous de ce genre, pourvu qu'on n'y tienne pas de services religieux qui puissent figurer sous le vocable "d'assemblée publique".

M. HYMAN : Ou sous celui de "spectacle".

M. R. L. BORDEN : L'honorable ministre (M. Hyman) croit-il qu'aux termes de l'article en discussion, on puisse décorer du nom de "spectacle" le service divin ? Je douterais fort que le mot "spectacle" puisse s'appliquer au service divin. Cette version, je crois, aurait le mérite de la nouveauté. Quoi qu'il en soit, c'est le Gouvernement qui porte la responsabilité de la loi en discussion et force nous est bien d'accepter l'interprétation qu'il nous en donne. A moins qu'on ne considère le service divin comme un spectacle ou une assemblée publique, la conséquence qui découle de cet article, est précisément ce que j'ai affirmé : il n'y a point de prohibition ; mais si le Gouvernement, comme l'a déclaré le ministre de la Justice, a l'intention de prohiber la procédure suivie par le passé à Grimsby Park, et si c'est là ce que vise l'article à l'étude, le résultat est fort singulier. On peut ouvrir ce parc ou tout autre parc, le dimanche, et exiger du public en général un prix d'entrée, pourvu qu'on n'y tienne pas d'exercices religieux. Voilà réellement un étonnante disposition législative, que le Gouvernement veut inscrire dans notre code de lois et j'ai peine à croire que les promoteurs de cette loi préconisent pareil résultat.

M. HYMAN : L'honorable député voudrait-il bien lire la dernière partie de cet article ?

M. R. L. BORDEN (lisant) :

Il n'est permis à personne, le jour du dimanche, ni de prendre part à quelque jeu ou lutte, dans un but de lucre ou pour un prix ou pour une récompense, ou d'y assister, ni d'offrir un spectacle ni de tenir une assemblée publique où il est directement ou indirectement exigé une rétribution pour l'entrée à ce spectacle ou à cette assemblée publique, ou pour tout service ou privilège s'y rattachant, ni de participer ou assister à ce spectacle ou à cette assemblée.

Si le service divin rentre dans la catégorie des spectacles, ou des assemblées publiques, voici la conséquence qui découlerait de cet article : il serait licite d'exiger un prix d'entrée dans un parc, sous une seule réserve, et cette réserve, c'est qu'on n'y fasse pas d'exercice religieux.

M. LANCASTER : Voilà, en dernière analyse, à quoi aboutit cette disposition législative, monsieur le président.

M. CALVERT : Assez !

M. LANCASTER : Que l'honorable député (M. Calvert) veuille bien posséder son âme en patience, jusqu'à ce que j'aie terminé mes observations. Cet après-midi, nous avons bien prêté l'oreille aux observations qu'il nous a adressées au sujet des profits à réaliser dans l'exploitation des minerais et autres questions de ce genre. Il s'agit, en ce moment, de Grimsby Park, question plus intéressante que celle du transport du minerai, dans un but de lucre. La compagnie en question se compose de citoyens canadiens. Ils ne figurent point au nombre de mes commentants, il est vrai, mais ce sont de braves gens qui s'efforcent de passer tranquillement le dimanche dans ce parc, avec leurs femmes et leurs enfants.

On refuse de permettre à ces gens de fréquenter un parc, dans un but plus élevé que le simple désir de battre monnaie. L'honorable député ne veut pas qu'on rémanère le prédicateur, mais il consent volontiers à tolérer l'ouverture et la fréquentation de jardins d'agrément, et à ce qu'on exige un prix d'entrée, dans un parc où les gens passent le temps à converser et à compter des historiettes ; mais si quelqu'un veut prier ou chanter des hymnes, on lui fait un crime de payer un prix d'entrée. Admirable disposition législative ! En réalité, c'est une fort singulière loi, disons le mot : c'est une comédie. Nous avons établi ici maintes dérogations à la loi pour permettre aux gens de battre monnaie, le dimanche, et on nous déclare qu'il y a lieu d'autoriser une société jouissant de la personnalité civile à se faire des recettes dans l'exploitation d'un parc, mais sous une réserve : c'est que le dimanche on n'y tienne pas d'exercice religieux, ce qui est, pourtant, la chose la plus natu-

relle à faire, ce jour-là. Du moment qu'on ne se livre pas à un jeu ou à une lutte, dans un but de lucre, et qu'on ne tient pas de spectacle ou d'assemblée publique, il est permis d'exiger un prix d'entrée dans un parc ; cependant, on peut se livrer à un jeu qui ne figure pas dans la catégorie des jeux publics. Le ministre de la Justice a intercalé dans le texte le mot "public". On peut exiger un prix d'entrée dans un parc et s'y livrer ou prendre part à des jeux, pourvu qu'il ne s'agisse pas de jeux publics. On peut s'y livrer à un jeu insignifiant ou à un exercice sportif, dans le genre de la discussion qui roule sur le bill à l'étude.

Je ne sais si, sur le terrain du jeu de golf, on appellerait "jeu public" une partie à trois ou quatre. J'ai vu certaines gens jouer au cricket avec un seul guichet. Si j'allais dans un parc, en compagnie de mon fils aîné, comme nous le faisons souvent, le samedi, nous pourrions, en payant le prix d'entrée, y jouer au cricket. A mon avis, ce ne serait pas un jeu public, mais ce serait bien un jeu privé entre M. Lancaster et son fils. On n'exigerait point de prix d'entrée des spectateurs, pour être témoins de ce jeu. Les spectateurs pourraient s'asseoir sur les bancs, et se livrer à toutes sortes d'exercices, mais il leur est interdit de faire ce qu'il est de notre devoir de faire le dimanche, remercié le Tout-Puissant de nous avoir conservé sains et saufs, pendant toute une autre semaine. Ils ne doivent pas se livrer aux exercices consacrés le jour du dimanche. On leur permettra de faire cercle, de compter des historiettes, de se livrer à toute espèce d'exercices sportifs du moment que ce n'est pas un jeu public. Ils peuvent payer un prix d'entrée, pour se livrer à ces exercices, mais du moment qu'on exige pareil prix de ceux qui vont assister à des exercices religieux, le dimanche, on les traite en criminels ; ils seront incarcérés, s'ils n'acquittent point l'amende, pour avoir travaillé le dimanche. Etonnante loi, en vérité.

M. PATERSON : S'il n'est pas exigé de prix, la prédication sera-t sans doute permise.

M. LANCASTER : Vous avez délibérément rédigé cet article, relativement à la compagnie du parc Grimsby, pour l'empêcher de percevoir un prix d'entrée qui lui permettrait de servir l'intérêt sur les capitaux engagés dans cette entreprise et de veiller à l'entretien de ce parc. Cette société commettrait donc un acte illégal, en autorisant les exercices religieux et en exigeant du public un prix d'entrée, tendant à faire face aux frais d'entretien de ce parc. On pourrait se livrer à toute espèce de jeux, même à celui de la politique et exiger un prix d'entrée, à la barrière ; mais s'il vous arrive de prier Dieu ou de chanter ses louanges, vous

M. LANCASTER.

serez passible de l'amende ou de l'emprisonnement. Admirable loi, réellement !

(L'article est adopté.)

M. GERVAIS propose :

Cette loi ne deviendra en vigueur que le premier jour de mars 1907.

M. AYLESWORTH : Comme je l'ai déclaré, nous avons l'intention d'accorder un délai raisonnable pour la mise en vigueur de cette loi, et il s'agit de savoir ce qu'il faut entendre par délai raisonnable.

M. CONMEE : Qu'est devenu l'article 16 ?

M. AYLESWORTH : A une séance précédente, nous avons substitué à cet article un nouveau texte.

M. R. L. BORDEN : Pourquoi fixe-t-on la date au premier jour de mars ?

M. GERVAIS : Il n'y a pas de raison spéciale.

M. R. L. BORDEN : L'honorable député répond, au nom du Gouvernement, qu'il n'y a pas de raison spéciale pour la fixation de la date.

M. GERVAIS : Il existe plusieurs raisons qui militent en faveur d'un certain délai. A mon avis, plus le délai sera long, plus le peuple en général en bénéficiera. J'aurais désiré que la date fut fixée au 1er mai.

M. BARR : Si c'est une bonne loi, pourquoi le pays n'en bénéficierait-il pas immédiatement ? Si la loi est mauvaise, pourquoi ne pas en ajourner l'application à l'année prochaine ?

M. LANCASTER : Je propose qu'on la dépose au musée.

M. R. L. BORDEN : Le but de ce délai, sans doute, est de permettre aux assemblées législatives provinciales de mettre la loi au rancart, avant qu'on l'applique.

Des VOIX : C'est cela.

M. GERVAIS : Mon objectif, en proposant l'adoption de cet article, c'est que le Parlement accorde un délai de quelques mois au cours desquels tous les intéressés puissent faire leurs dispositions, pour se conformer à la loi.

M. R. L. BORDEN : C'est le Gouvernement et non pas l'honorable député (M. Gervais) qui assumé la responsabilité de cette loi.

Je ne blâme point l'auteur de la motion ; seulement, je tiens à exprimer mon avis sur la véritable raison de ce délai. Il est évident qu'on veut par là permettre aux assemblées législatives provinciales de mettre la loi au rancart, avant qu'elle entre en vigueur.

M. LANCASTER : Personne n'est en lieu de s'inquiéter à l'égard de cette loi, sauf

ceux qui veulent aller à l'église à Grimsby Park.

M. AYLESWORTH : Avez-vous des églises à Grimsby Park ?

M. LANCASTER : Bien plus que le ministre n'en fréquente. S'il fréquentait un peu plus les églises, il ferait preuve de plus de courtoisie à l'endroit de la députation.

M. AYLESWORTH : Je n'ai pas de leçon à recevoir de l'honorable député.

M. LANCASTER : Le ministre affiche bien plus de savoir qu'il n'en possède. Qu'il témoigne un peu plus d'égards envers les députés et ils lui témoigneront plus de respect. Il ne convient pas au ministre de la Justice de faire du persiflage à l'adresse de ceux qui fréquentent les églises ou assistent à des exercices religieux dans un parc, au lieu de s'y livrer au sport.

M. AYLESWORTH : Sur quel sujet l'honorable député pérorait-il en ce moment ?

M. LANCASTER : Je parle d'un sujet bien connu, le ministre de la Justice ; il peut aussi servir de leçon de choses, en matière de courtoisie. . .

M. L'ORATEUR SUPPLEANT : Dois-je faire rapport du bill ?

M. R. L. BORDEN : Ce serait préférable. (Il est fait rapport du bill.)

M. R. L. BORDEN : Ce texte sera sans doute réimprimé, avant la troisième délibération, ce qui nous permettrait de nous former une idée précise de cette singulière collection d'articles. Le premier ministre le sait, ce bill a subi nombre de modifications. De fait, j'ai tâché de me faire éclairer par le greffier de la Chambre, de jour en jour, sur la situation précise du bill, et cependant, avec toute la meilleure volonté du monde, je n'ai pas réussi à me tenir au courant des divers amendements. Il y a peu de députés qui sachent à quoi s'en tenir sur la véritable teneur du bill.

Sir WILFRID LAURIER : Que l'honorable député ne cherche pas à atténuer l'importance de son travail et de ses efforts.

M. R. L. BORDEN : Je m'en garde bien.

Sir WILFRID LAURIER : Ce bill n'a pas subi autant de modifications qu'on le prétend. L'article 1 et l'article 2 ont subi chacun un amendement. Nous avons apporté un amendement à l'article 1 et à l'article 2, respectivement. L'article 4 est fort étendu ; l'article 5 n'est guère modifié ; l'article 6 n'a pas été amendé ; l'article 7 est éliminé ; les articles 8, 9, 10 n'ont pas été amendés ; les articles 11 et 12 sont retranchés ; l'article 13 n'a pas été modifié ; enfin les articles 14, 15 et 16 sont refondus. Il n'y a guère de modifications.

M. R. L. BORDEN : Nous avons ajouté trois ou quatre articles.

Sir WILFRID LAURIER : Ce sont des paragraphes.

M. R. L. BORDEN : Non, nous venons précisément d'ajouter un article ; il y a un nouvel article à l'égard de la pénalité et si je ne me trompe, il y a un article additionnel.

Sir WILFRID LAURIER : L'article que nous venons d'ajouter peut se retenir facilement. Le bill sera remis en délibération demain.

M. R. L. BORDEN : Ne sera-t-il pas réimprimé ?

Sir WILFRID LAURIER : Nous allons le faire réimprimer ; mais je ne saurais dire s'il sera prêt.

M. HENDERSON : Le Sénat s'est ajourné jusqu'à mardi et rien ne presse.

Sir WILFRID LAURIER : Il est entendu, paraît-il, que nous discuterons le budget, demain.

M. FIELDING : Je me suis entendu avec le député de Toronto-nord (M. Foster) pour que la Chambre discute le budget, demain, lorsque les affaires du Gouvernement seront mises en délibération.

1re ET 2e LECTURES

De deux projets de loi :

Le 1er (n° 218), déposé par M. Calvert, tendant à faire droit à Nettie N. Bulmer ;

Le 2e (n° 221) tendant à autoriser la compagnie du chemin de fer de Prince-Albert à la Saskatchewan du Nord et à la baie d'Hudson.

RENVOI D'UN RAPPORT AU COMITÉ DES DÉBATS.

M. GERVAIS propose :

Que le troisième rapport présenté par le comité des débats soit renvoyé à ce comité, pour plus ample délibération.

(La motion est adoptée.)

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

M. R. L. BORDEN : Si je ne me trompe, nous discuterons le budget demain. Quels sont les crédits qui viendront en discussion ?

M. FIELDING : Ceux du ministère des Travaux publics.

(La motion est adoptée et la Chambre lève sa séance à une heure et vingt minutes samedi matin.)

CHAMBRE DES COMMUNES.

Samedi, 30 juin 1906.

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

DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS.

M. R. L. BORDEN : Avant que la Chambre passe à l'ordre du jour je désirerais savoir si le Gouvernement se propose de demander l'adoption de son projet de loi relatif à l'usure. Je crois que le comité des banques et du commerce l'a adopté avec des modifications dont j'ignore la nature.

Sir WILFRID LAURIER : Le Gouvernement se propose d'en demander l'adoption.

M. FIELDING : Autant que je me rappelle, le comité n'a fait d'autre amendement au bill que de proposer que ses dispositions ne s'appliquent pas aux sommes inférieures à 50 cents. A part cette modification, le bill reste tel qu'il a été déposé, et rien ne s'oppose à ce qu'il soit proposé à l'adoption de la Chambre.

LA REVISION DES LOIS.

M. R. L. BORDEN : Je désirerais savoir quand les statuts refondus seront publiés et s'il est dans l'intention du Gouvernement, de les déposer sur le bureau de la Chambre. A la dernière session ou à la session précédente, le Parlement a voté une loi relative à leur promulgation, et l'honorable ministre de la Justice doit savoir si, aux termes de cette loi, il est nécessaire de soumettre ces statuts refondus au Parlement. Ce que je tiens surtout à savoir c'est la date précise, si possible, à laquelle nous les aurons. Le travail de refonte est commencé depuis déjà assez longtemps et la dernière refonte date de 1885 ou 1886 ; il est très important que nous ayons les nouveaux statuts refondus avec toute la célérité compatible avec la perfection de ce travail.

M. AYLESWORTH : On espère que la codification sera terminée le 1er novembre le plus tard.

M. R. L. BORDEN : Et il sera alors livré au public ?

M. AYLESWORTH : Oui.

ADOPTION DU BILL RELATIF A LA COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER PACIFIQUE-ATLANTIQUE.

L'ordre du jour appelle la 3e lecture du projet de loi (173), déposé par M. Stewart, relatif à la compagnie au chemin de fer du Pacifique à l'Atlantique.

M. A. C. BOYCE (Algonia-ouest) : Monsieur l'Orateur, à l'expiration de l'heure consacrée à l'étude des projets de loi d'intérêt

local, mercredi dernier, j'étais occupé à démontrer de quelle manière inusitée le département de l'Intérieur avait accordé à cette compagnie de chemin de fer des exemptions et des privilèges dans lesquels le public est intéressé, qu'il n'est pas l'usage d'accorder et qui ne sont pas nécessaires pour les fins de ce chemin de fer. J'ai expliqué qu'après que la subvention eût été accordée à l'Algonia-central, un simple particulier s'est adressé au département de l'Intérieur pour acheter une île aux conditions prescrites par la loi, c'est-à-dire en obtenant un désistement des Indiens contre une compensation raisonnable et en offrant le prix de vente. J'ai aussi expliqué que le ministre de l'Intérieur avait écrit à ce solliciteur que cette île, où il y a une chute d'eau précieuse, ne serait pas vendue. Il est étrange de constater l'activité déployée par le département après cette déclaration du ministre que cette île ne serait pas vendue. En vingt-quatre heures, tout ce qui restait de cette île avait été vendue, sans que le département eût consulté qui que ce soit.

M. CONMEE : J'en appelle au règlement. Je ne veux pas empêcher l'honorable député d'apporter tous les arguments et toutes les preuves qu'il peut raisonnablement tirer des documents qu'il peut avoir en sa possession, mais je désire lui rappeler qu'il s'agit en ce moment d'une compagnie de chemin de fer qui n'a rien à faire avec l'île du Poisson-Blanc. Il n'est pas non plus question d'une chute d'eau, et l'honorable député s'éloigne trop du sujet.

Je ne sais pas si l'honorable député se propose d'occuper tout le temps consacré à cette discussion, mais dans tous les cas, je demande à ce qu'il se borne à discuter la question qui nous occupe.

M. BOYCE : Je ne suis pas surpris de voir l'honorable député chercher à prévenir toute discussion sur cette affaire, car elle ne fait guère honneur à l'auteur du bill.

M. CONMEE : L'honorable député ferait mieux de ne pas engager la discussion sur ce terrain. Je n'ai rien à cacher et rien à regretter.

M. BOYCE : Je vous crois.

M. CONMEE : J'en appelle tout simplement au règlement, et je ne crois pas que l'honorable député ait le droit d'engager la discussion sur une question étrangère au sujet qui nous occupe.

M. BOYCE : Ma proposition tend à ce que le bill ne soit pas lu aujourd'hui pour la 3e fois, et je crois qu'elle est parfaitement régulière.

En dépit de la déclaration du ministre de l'Intérieur il ne vendra pas cette île sans avoir obtenu un désistement des Indiens, une compagnie, je suppose, qui avait fait ses arrangements d'avance lui écrit une lettre datée du Russell House d'Ottawa et

obtient de lui le même jour la réponse qu'il ne voit aucune objection à céder le restant de l'île à cette compagnie. Il n'est pas étonnant que l'honorable député de Rainy River (M. Comtee) ne regrette rien dans cette affaire. Je ne m'étonne pas non plus, qu'il cherche à éviter toute discussion et toute enquête, car depuis 1886 jusqu'aujourd'hui, il a fait partie de cette compagnie dont il est actuellement un des directeurs provisoires. Il est tout naturel qu'il ne regrette rien et qu'il cherche à prévenir une enquête dans une affaire qui intéresse si grandement le public en général et en particulier ceux qui ont des intérêts dans cette île.

Le ministre de l'Intérieur avait déclaré que cette île qu'il a ensuite si légèrement cédée à cette compagnie ne pouvait pas être vendue sans le consentement des Indiens. Ce territoire avait une grande valeur pour ces derniers qui l'habitaient depuis 1850 en vertu du traité Robinson et même avant. Cette île était leur demeure de prédilection, ils l'aimaient et elle avait pour eux plus qu'une valeur ordinaire. Cependant, elle a été vendue sans qu'on les ait consultés.

Voyons un peu comment les Indiens ont été traités dans cette affaire. Parmi les documents qui ont été déposés sur le bureau de la Chambre, je trouve une lettre datée de Garden River, le 16 octobre 1902, très peu de temps après cette vente si extraordinaire. Elle est adressée par le chef Sayer à M. W. L. Nichols, l'agent des Indiens au Sault-Sainte-Marie. Elle est conçue en ces termes :

Monsieur,—Je prends la liberté d'appeler votre attention sur la lettre ci-incluse du département des Affaires indiennes qui s'explique d'elle-même. Puis-je me permettre de demander pourquoi la tribu n'a pas été consultée dans cette vente ? Nous avons une offre de \$1,500 pour trois acres de terrain sur la partie la plus reculée de l'île et la tribu n'a pas jugé à propos de l'accepter. Malgré cela, le département des Affaires indiennes a cru bon de vendre 11 acres .04 de cette île pour la bagatelle de \$2,208, et nous a aussi donné avis qu'une demande lui était adressée pour tout le reste de l'île. Nous protestons contre la vente d'aucune partie de l'île. Nous n'acceptons pas ces ventes et nous vous demandons d'appeler l'attention du surintendant général des Affaires indiennes sur cette question. Si nous n'obtenons pas satisfaction de cette manière, nous emploierons un avocat et nous amènerons toute la question devant la Chambre des communes. C'est dans ce but que nous préparons actuellement une requête au Gouverneur général, dans laquelle nous demandons en même temps une enquête sur les réclamations relatives aux rentes qui ne nous ont pas encore été payées. En terminant, je répète que moi et toute la tribu sommes très surpris de voir que vous ayez vendu notre île sans nous consulter dans aucune manière.

Le 15 octobre 1902, le chef Sayer écrivait aussi à l'honorable Clifford Sifton, ministre de l'Intérieur :

Monsieur,—Veuillez prendre connaissance de la lettre ci-incluse adressée à M. W. L. Nichols, agent intérimaire des Indiens au Sault-Sainte-Marie, au sujet de la vente de l'île du Poisson-Blanc. Vous voudrez bien avoir la complaisance de surveiller nos intérêts dans cette affaire, car le département des Affaires indiennes ne paraît pas vouloir nous rendre justice. Une prompte réponse obligera beaucoup,

—
Votre tout dévoué,
(Signé) PATRICK SAYER,
Chef.

Cette lettre était adressée directement au ministre et le digne chef de la tribu reçut une réponse vraiment consolante :

Département des affaires indiennes,
Ottawa, 20 novembre 1902.

Monsieur le chef,—J'ai l'honneur de vous informer que votre lettre du 15 du mois dernier adressée au ministre au sujet de l'île du Poisson-Blanc a été transmise au sous-ministre qui s'occupe d'étudier la question. Je suis chargé de vous informer que les intérêts de votre tribu seront scrupuleusement protégés dans toute opération relative à la vente de cette île.

Cela se passait après que le ministre de l'Intérieur eut écrit qu'il ne voyait aucune objection à céder tout le reste de l'île.

Comme vous le savez, les compagnies de chemins de fer sont autorisées par la loi à exproprier le terrain des Indiens aussi bien que celui des blancs ; mais, il est du devoir du département de voir à ce que les Indiens obtiennent compensation raisonnable. Et si, dans cette circonstance, toute l'île est prise pour des fins de chemins de fer, on vous procurera d'autres terrains sur la terre ferme pour votre tribu.

—
Votre obéissant serviteur,
(Signé) : J. D. McLEAN,
Secrétaire.

Il y a dans cette lettre deux choses à remarquer. Premièrement, pendant qu'on promettrait aux Indiens de protéger leurs intérêts dans cette affaire, le département semblait vouloir leur laisser ignorer que l'île était déjà vendue et les Indiens, naturellement, supposaient que si l'île devait être cédée pour des fins de chemins de fer, le département verrait et était tenu de voir à ce que les Indiens reçussent une compensation raisonnable. On avait déjà vendu 11 acres de terrain pour une somme inférieure à celle que les Indiens avaient déjà refusée pour trois acres. L'imprévoyance de ce marché ne fait doute pour personne. Le 18 septembre 1902, Peter Kahgayosh, écrivit la lettre suivante au surintendant général des Affaires indiennes :

Monsieur,—M. James Appequash m'apprend qu'il tient de M. Thos Sayer que la moitié de l'île Sainte-Marie (Île du Poisson-Blanc) est sur le point d'être vendue. J'ai passé toute ma vie sur cette réserve et on m'avait laissé entendre qu'aucune partie de cette île ne serait vendue. J'écris au nom de la partie de la tribu qui habite l'île et qui est opposée à ce que l'île ou aucune partie de l'île soit vendue, vu que cette vente les priverait de tout endroit où ils pourraient se retirer pendant la pêche. Cette île sert aussi de lieu de campement pour

les autres Indiens de la tribu qui vivent plus haut sur le lac et qui viennent ici pour acheter les provisions et vendre du poisson, du gibier et des fourrures. J'espère que cette vente n'aura pas lieu, car elle nous causerait de grands torts à nous pauvres Indiens, et j'espère que vous calmez mes crantes en me donnant l'assurance que cette vente n'aura pas lieu.

Voyons s'il n'y a pas eu d'autres protestations contre cette vente et s'il n'existait pas d'autres intérêts dont il fallait tenir compte. Le 28 décembre 1901, M. Chas. Drinkwater, vice-président du Pacifique-Canadien, écrivait en ces termes à M. Jas A. Smart, sous-ministre de l'Intérieur :

Nous apprenons qu'une demande a été faite à M. E. H. Clergue au nom de la compagnie du chemin de fer central d'Algoma, la compagnie du chemin de fer Pacifique-Atlantique, et la compagnie de chemin de fer d'Ontario à l'ouest de la baie d'Hudson pour de grandes étendues de terres fédérales au Sault-Sainte-Marie, dans lesquelles est comprise la réserve indienne du Poisson-Blanc. Si cette demande était accordée, elle donnerait aux solliciteurs l'entière disposition de tout l'espace disponible pour construire des quais et des entrepôts et comme notre compagnie pourra avoir besoin prochainement de certains terrains pour le déchargement du charbon et autres marchandises et pour y construire des entrepôts, je vous prie de ne pas accéder à cette demande avant que nous ayons eu l'occasion de discuter toute l'affaire avec M. Clergue auquel une lettre à ce sujet sera adressée immédiatement.

Le département de l'Intérieur a déclaré que cette île avait acquis une grande valeur par la présence d'une chute d'eau, et la seule excuse qu'il pouvait avoir était que ces compagnies de chemins de fer avaient exercé le droit de domaine éminent aux termes de l'acte des Indiens, et qu'en vertu de l'article 35 de cet acte, une compensation doit être payée. Mais, monsieur l'Orateur, le département n'a jamais agi en vertu de l'article 35 de l'acte des Indiens, et cet article n'a jamais été invoqué. Les Indiens n'ont pas été consultés. On ne leur a pas donné la chance de nommer des arbitres. On leur a tout simplement fait savoir que leur île avait été cédée et que leurs intérêts seraient protégés. Au lieu de procéder en conformité de l'article 35 de la loi des Indiens, qui décrète que la loi sur les chemins de fer serait applicable dans ces cas, et en violation directe des droits des Indiens et de tous les autres intéressés, un fonctionnaire du ministère de l'Intérieur se rendit au Sault-Sainte-Marie pour examiner le terrain et en déterminer la valeur, sans tenir aucun compte de la chute d'eau et des autres circonstances qui donnent une valeur particulière à cette île. Ce fonctionnaire revint et fit son rapport au département. Son évaluation de l'île n'a jamais été soumise aux Indiens, et plus tard, tout récemment, le prix ainsi fixé a été payé par les différentes compagnies.

M. BOYCE.

L'Algoma-Central, pour 11 acres, a payé \$2,280. L'Ontario-Hudson pour 3 acres 65, \$1,000.70 ; le Pacifique-Atlantique, pour 4 acres 37, \$1,198.10, soit un total de \$4,406.80 pour toute l'île.

L'employé du département n'avait reçu aucune instruction de faire une évaluation spéciale pour la chute d'eau. Il n'avait qu'à déterminer la valeur de l'île d'après son étendue, et d'ailleurs, son rapport fait voir qu'il l'a évaluée à tant de l'acre. J'appelle l'attention du ministre de l'Intérieur sur la manière extraordinaire dont cette évaluation a été conduite. Aucuns pourparlers n'ont eu lieu au sujet de la vente de cette île, avec les municipalités, qui avaient fait connaître leur désir d'acquiescer cette chute d'eau, ni avec le gouvernement provincial, si l'on en excepte quelques lettres échangées avec le ministre des Travaux publics. La chute en question est située entre l'île du Poisson-Blanc et l'île Sainte-Marie, et la plus grande partie se trouve du côté de l'île du Poisson-Blanc. C'est une chute très importante et d'une grande valeur. Les questions de cette nature relèvent de la commission internationale des cours d'eau. Le 28 octobre 1905, avant que l'île eût été concédée à ces compagnies, la résolution suivante avait été adoptée par la commission des cours d'eau et se trouvait dans les archives du ministère des Travaux publics et des autres ministères :

Commission des cours d'eau limitrophes
Bureau de la Section Américaine.
328, Federal Building.
Buffalo (N.-Y.).

A une réunion de la commission des cours d'eau limitrophes tenue dans les bureaux de la section américaine à Buffalo (N.-Y.), le 28 octobre 1905, la résolution suivante a été adoptée :

Arrêté :

Cette commission exprime l'avis qu'aucuns nouveaux droits ou privilèges ne devraient être accordés concernant l'emploi ou le détournement de l'eau qui se déverse du lac Supérieur, soit par le gouvernement du Canada ou celui des Etats-Unis, avant que la Commission se soit procuré toutes les données et tous les renseignements nécessaires pour lui permettre de faire des propositions à l'effet de réglementer l'emploi de ces eaux, ou que si de semblables privilèges sont accordés, qu'ils soient soumis à tous règlements qui pourront être adoptés par les deux gouvernements.

(Signé) : J. P. MABEE,
Président de la section canadienne.
(Signé) : O. H. ERNEST,
Président de la section américaine.

Copie conforme.

(Signé) : THOMAS COTE,
Secrétaire.

Une copie de cette résolution a été adressée au ministre des travaux publics du gouvernement d'Ontario accompagnée d'une lettre datée du 18 novembre 1905, appelant l'attention du département des terres de la couronne d'Ontario, qui est le propriétaire des eaux adjacentes de cette île, sur l'im-

portance de cette résolution. Le ministre des Travaux publics avait raison d'appeler l'attention du gouvernement d'Ontario sur ce qu'il devait faire et ne pas faire. Mais chose remarquable, c'est à cette époque que le ministère de l'Intérieur a commencé à déployer une grande activité pour préparer les titres de ces terrains. Pendant que le ministère des Travaux publics insiste auprès du gouvernement d'Ontario sur la nécessité de se conformer aux propositions formulées dans la résolution de la commission des cours d'eau, le ministère de l'Intérieur s'empresse de méconnaître la plus importante de ces propositions, à l'égard de l'île du Poisson-Blanc. La chute d'eau en question est formée par les eaux qui déversent du lac Supérieur et pour pouvoir capter cette chute, il faut nécessairement détourner les eaux du lac Supérieur. Par conséquent, la chute adjacente à l'île du Poisson-Blanc était directement comprise dans la résolution de la commission des eaux limitrophes.

Je vais expliquer rapidement la position prise en cette affaire par le gouvernement d'Ontario pour faire voir en quoi les intérêts de ce Gouvernement ont été lésés. Depuis plusieurs années, la Lake Superior Power Company, ou plutôt la Consolidated Lake Superior Power Company qui est la compagnie mère, avait fait de nombreuses démarches pour accaparer toute la puissance hydraulique sur la rivière Sainte-Marie. Si l'on permet à cette compagnie de réaliser ses desseins, elle aura le monopole de toute la puissance hydraulique sur la rive canadienne de cette rivière. Dès le 15 décembre 1899, M. N. W. Rowell écrivait en ces termes à l'honorable M. J. M. Gibson, qui était alors commissaire des terres de la couronne d'Ontario :

Toronto, 15 déc. 1899.

Cher Colonel Gibson, — A propos de la demande concernant la chute du Sault, je dois vous dire que M. Hamilton est de retour de Washington et que je lui ai exposé la situation dans laquelle se trouve maintenant cette affaire. Je suppose que depuis que je vous ai vu, vous vous êtes entendu avec les autorités locales. Si je comprends bien la situation, il y a deux ou trois affaires qui, à votre sens, devraient être réglées avant d'entreprendre de faire un marché avec nous.

Je crois que ces questions, d'après ce que vous avez mentionné, sont les suivantes :

1) Sur la question de savoir si vous devez faire des arrangements avec des particuliers concernant la vente ou la cession de la chute, vu que c'est une question d'intérêt public, vous désirez consulter vos collègues et plus particulièrement le procureur général, avant de nous donner une réponse.

Vu que votre décision ou celle du gouvernement selon le cas, sur ces différents points, détermineront en grande partie la question de savoir si nos clients continueront à s'occuper de cette affaire, ou y renonceront, nous aimerions avoir l'occasion, avant que le gouvernement prenne une décision, de plaider notre cause devant vous ou devant lui, selon que vous le pré-

féreriez. Si vous croyez qu'il serait bon que le conseil ou un comité du conseil entende une exposition de notre cas, nous nous ferons un plaisir de nous présenter devant le conseil ou le comité du conseil, à la date que vous fixerez ou qui pourra être convenue entre nous, car nos clients ont intérêt à connaître le plus tôt possible l'attitude que le gouvernement entend prendre dans cette affaire.

Comme vous le savez, nos clients sont aussi obligés d'entrer en négociations avec le gouvernement fédéral au sujet des terres indiennes et des terres affectées au chemin de fer dans le voisinage de la chute pour obtenir . . .

Quoi ? Des terrains pour les fins de chemins de fer ? Non, monsieur l'Orateur . . .

. . . une force suffisant pour les usines métallurgiques qu'ils se proposent de construire, mais rien ne peut être fait avant que nous sachions quelle attitude votre gouvernement prendra. Je vous demande donc respectueusement de vous occuper de cette affaire aussitôt que vous le permettront vos autres occupations officielles, car nos clients considèrent qu'ils ont un très grand intérêt à connaître le plus tôt possible l'attitude que prendra votre gouvernement.

Votre respectueux serviteur,

N. W. ROWELL.

La compagnie ne pouvait rien régler avec le gouvernement fédéral avant de savoir ce que le gouvernement d'Ontario ferait dans l'intérêt du public et l'attitude qu'il prendrait dans cette affaire.

Je vous demande respectueusement de vous occuper de cette affaire aussitôt que vous le permettront vos autres occupations officielles, car nos clients considèrent qu'ils ont un très grand intérêt à connaître le plus tôt possible l'attitude que prendra votre gouvernement.

M. LANCASTER : Qui écrit cette lettre ?

M. BOYCE : M. N. W. Rowell, avocat de la "Lake Superior Power Company", et elle est adressée à l'honorable M. J. M. Gibson, qui était alors commissaire des terres de la couronne d'Ontario. Cet appel pressant de M. Rowell n'a pas reçu la prompt réponse qu'il attendait et les négociations traînaient en longueur, car je crois que le Gouvernement commençait à s'apercevoir que ses jours étaient comptés. L'honorable député de Rainy-River s'en rendait probablement compte et le gouvernement d'Ontario, pour des raisons politiques probablement, s'abstint de faire aucunes concessions à cette compagnie, quand ces concessions, comme dit M. Rowell, lui étaient indispensables pour en obtenir d'autres du gouvernement fédéral.

Et alors, qu'arrive-t-il ? Quand les promoteurs de cette compagnie s'aperçoivent qu'il est impossible d'obtenir ce qu'ils désirent du gouvernement d'Ontario, quand ils voient que le gouvernement d'Ontario se dresse entre eux et le peuple, ils s'adressent à Ottawa, malgré leur promesse, comme l'a déclaré le Gouvernement par la bouche du ministre des Chemins de fer, de ne pas demander la possession de cette chute qui est la propriété conjointe du gouvernement d'On-

tario et du gouvernement fédéral, et qui ne devait pas être cédée sans le consentement des Indiens et des autres intéressés.

Cette correspondance entre le gouvernement d'Ontario et M. Rowell s'étend de 1899 à 1905. Dans l'intervalle un rapport avait été dressé et un autre gouvernement avait été mis à la tête des affaires de cette province.

Un mémoire préparé par M. Rowell fut présenté à l'honorable M. Frank Cochrane, ministre des terres et des mines, le 8 septembre 1905, lui demandant de prendre une décision sur la demande formée en 1899. C'est à cette occasion que le département des terres et des mines fit préparer par M. G. B. Kirkpatrick, directeur des arpentages, un mémoire très intéressant, dont je ne citerai que des extraits, vu sa longueur. Ce mémoire est daté du 9 octobre 1905. Il commence par un historique des chemins de fer et des demandes de la compagnie qui voulait obtenir cette chute d'eau située en partie sous la juridiction du gouvernement d'Ontario, et dont la compagnie prétendait avoir besoin pour ses usines métallurgiques. Voici ce que dit ce mémoire :

On se rappellera que la chute d'eau et les îles au sud de l'île Sainte-Marie ont été offertes en vente au département des terres de la couronne et 1897, mais qu'il n'y a rien eu de fait, l'offre la plus élevée—\$6,000—étant inférieure à la mise à prix.

Et encore :

La propriété fut offerte en vente avec la condition que les acquéreurs paieraient aux constructeurs du canal le prix des travaux faits sur ce canal.

Cette condition ne se trouve pas dans la vente actuelle.

Le commissaire des terres de la couronne du jour le 2 juin 1897, proposa de charger MM. R. McCallum et G. P. Brophy, de visiter la propriété et de faire une estimation de ces travaux exécutés par MM. Ryan. Ces derniers s'engagèrent à accepter la décision des deux ingénieurs susmentionnés. Le 4 juin 1897, un décret ministériel autorisa la nomination de ces deux ingénieurs et le 1er février 1900, ils firent rapport qu'ils avaient examiné lesdits travaux et en avaient fixé la valeur à \$24,031.28.

Or, monsieur l'Orateur, une partie de ces travaux est comprise dans cette chute d'eau de l'île du Poisson-Blanc. La chute est adjacente à cette île et est formée par cette île, et c'est cette île et ces travaux que le 24 décembre 1901, le ministre de l'Intérieur céda, sans même stipuler une compensation aux entrepreneurs Ryan-Haney, à un prix tellement bas que les Indiens eux-mêmes en furent révoltés. L'île entière du Poisson-Blanc fut cédée pour la somme de \$4,000, et cela comprend la partie la plus importante, la plus précieuse, la plus utile de la chute et les travaux faits par MM. Ryan et Haney. Cependant, une partie de cette chute, en dehors de l'île du

M. BOYCE.

Poisson-Blanc, avait été estimée par le gouvernement libéral d'Ontario à \$24,031.28.

Le mémoire dit encore :

Je vois aussi qu'en 1896...

En 1896, alors que ce bill avait à peine dix ans d'existence devant la législature d'Ontario.

Je vois aussi qu'en 1896 le maire du Sault-Sainte-Marie adressa au gouvernement une pétition des contribuables de cette municipalité, demandant que la chute sur la rivière Sainte-Marie, au sud du canal de navigation, fut mise à l'enchère et vendue à la condition expresse d'être mise immédiatement en exploitation.

Le 4 janvier 1899, le secrétaire de la chambre de commerce du Sault-Sainte-Marie, conformément aux instructions de cette chambre de commerce, écrivit pour savoir si la municipalité pouvait acquérir cette chute connue sous le nom de chute Ryan et si le gouvernement voulait lui donner une promesse de vente de six mois pour lui permettre de prendre les dispositions nécessaires.

Le 10 janvier 1899, l'honorable J. M. Gibson, commissaire des terres de la couronne, répondit que cette propriété n'avait pas été vendue, et que les conditions auxquelles elle pouvait l'être demandaient un nouvel examen.

Le 10 janvier 1899, le secrétaire de la municipalité du Sault-Sainte-Marie adressa au Gouvernement une requête du conseil exposant les craintes des contribuables de voir cette chute passer aux mains de personnes qui pouvaient la détenir dans un but de spéculation, et déclarant que le conseil municipal appuyait la démarche de la chambre de commerce en demandant que cette chute ne fût pas vendue sans la condition de son exploitation immédiate et sans consulter, au préalable, la municipalité du Sault-Sainte-Marie, quant à l'usage qui sera fait du pouvoir développé.

Le 27 janvier 1899, le président et le secrétaire de la chambre de commerce écrivirent à l'honorable M. J. M. Gibson, commissaire des terres de la couronne pour lui annoncer que la "Lake Superior Power Co." avait acheté la partie de la chute située dans l'état du Michigan et avait commencé à capter les eaux du côté américain et que si cette compagnie réussissait à acquérir la propriété Ryan, elle monopoliserait toute la puissance hydraulique à cet endroit, tant au Canada qu'aux Etats-Unis, et qu'il serait impossible à toute autre compagnie ou municipalité de s'assurer une force hydraulique à cet endroit, sans le consentement de la "Lake Superior Power Co." et que si la propriété Ryan devait être cédée à cette compagnie, le Gouvernement devait y mettre la condition d'y développer immédiatement une force d'au moins 40,000 chevaux. La requête disait de plus que cette compagnie transmettait déjà une puissance de 800 à 1,000 chevaux pour fabriquer du carbure de calcium, au Sault Sainte-Marie, dans le Michigan et que pour cette raison il serait utile d'ajouter une disposition interdisant la transmission d'énergie en dehors du Canada.

Le 3 mai 1902, M. W. J. Thompson, maire du Sault-Sainte-Marie, demanda par le télégraphe au commissaire des terres de la couronne, si la propriété Ryan-Haney est vendue, et le 5 mai, le commissaire répond :

Non. Voilà dans quelle situation se trouve actuellement la municipalité du Sault Sainte-Marie. Je dois dire à la louange du gouvernement dont faisait partie M. Gibson qu'il s'est interposé entre les municipalités et cette compagnie qui voulait accaparer toute la force hydraulique disponible dans cette rivière. Pendant six ans, il a résisté à toutes les sollicitations et a refusé d'accorder cette demande faite en 1899.

Si on se rappelle la promesse de M. Rowell, l'avocat de la compagnie, de ne pas s'adresser au gouvernement fédéral pour obtenir cette concession avant d'avoir obtenu une décision favorable du gouvernement d'Ontario, et si l'on se rappelle aussi que le gouvernement d'Ontario a résisté à toutes les sollicitations et a refusé de céder à cette compagnie le monopole de cette chute d'eau, il y a lieu de s'étonner de voir trois compagnies fusionnées en une seule, réunir toute leur force, leur influence, leurs capitaux pour agir avec plus d'efficacité, et déposer des plans pour obtenir ces terrains, sous prétexte qu'elles en ont besoin pour des fins de chemins de fer quand, en réalité, on désire s'en servir pour exploiter des usines métallurgiques.

La compagnie a soigneusement caché au gouvernement fédéral toutes les représentations qu'elle avait faites au gouvernement d'Ontario. Il a prétendu que ces terrains lui étaient nécessaires pour y établir son terminus, bien que cela soit topographiquement impossible.

Une lettre écrite le 24 décembre 1901, de l'hôtel Russell, à Ottawa, obtient une réponse du ministre, le même jour, et ce dernier accorde cette concession, ce même monopole qui avait été refusé avec tant d'obstination par le gouvernement d'Ontario, un gouvernement libéral sur lequel l'honorable député de Rainy-River (M. Conmee) exerçait pourtant une influence considérable, à une époque où la situation de ce gouvernement devant l'opinion publique était très précaire. Les terrains ont été concédés, disant pour des fins de chemins de fer, quant en réalité la compagnie voulait s'emparer dans un but qu'elle cachait soigneusement. On fit faire une estimation de la propriété, par un fonctionnaire du département, M. Stewart, qui n'a pas été nommé en vertu des dispositions de la loi sur les chemins de fer, ni de la loi sur les Affaires indiennes, mais qui a été simplement désigné par le ministre pour apprécier la valeur de ces terrains. Et avant que l'opération fût complétée, avant que les terrains eussent changé de mains, les protestations pleuvaient au département. La compagnie demanda ses titres au mois de janvier 1906, et avant cette date le Gouvernement avait reçu un certain nombre de protêts. Le 29 décembre 1905, apprenant pour la première fois la nature de cette demande, et ayant entendu les représentations de la chambre de commerce du Sault-Sainte-Marie, j'a-

dressai le télégramme suivant au ministre des Chemins de fer et des Canaux (M. Emmerson) :

L'honorable ministre des Chemins de fer,
Ottawa.

J'espère que vous n'approuverez aucun plan pour l'expropriation de l'île du Poisson-Blanc sur la rivière Sainte-Marie. Les droits et les intérêts de la municipalité du Sault-Sainte-Marie sur cette île doivent être entièrement protégés. Lettre suit.

Le 30 décembre 1905, je recevais cette lettre du ministre des Chemins de fer et Canaux :

Ottawa, 30 déc. 1905.

Cher M. Boyce,—J'ai reçu votre télégramme demandant que les intérêts de la municipalité du Sault-Sainte-Marie soient sauvegardés, à l'égard des plans qui pourraient être déposés au département, concernant l'expropriation de l'île du Poisson-Blanc. Il sera pris note de votre demande.

(Signé) : H. R. EMMERSON.

Voyez l'ironie de l'honorable ministre qui dit qu'il sera tenu compte de ma demande de protéger les intérêts et les droits de la municipalité du Sault-Sainte-Marie dans une affaire qui a été transférée au département de l'Intérieur et que ce dernier a réglée en ignorant les intérêts de la municipalité et de tous ceux qui pourraient profiter de cette chute d'eau.

Le 2 janvier 1906, j'envoyai la lettre suivante :

Sault-Sainte-Marie (Ontario).

2 janvier 1906.

L'honorable M. H. R. Emmerson,
Ministre des Chemins de fer et des Canaux,
Ottawa (Ontario).

Cher M. Emmerson,—Je vous remercie de votre prompte réponse à mon télégramme du 30 du mois dernier, au sujet de l'expropriation projetée de l'île du Poisson-Blanc, sur la rivière Sainte-Marie, par la compagnie le l'Algo-ma-Central, la compagnie Ontario-Hudson-Bay et la compagnie Pacifique-Atlantique. Je n'ai appris que tout récemment...

Il me semblait que la chose était récente. ...qu'une demande a été faite de déposer des plans pour exproprier cette île qui comprend des concessions hydrauliques très importantes dans lesquelles la municipalité du Sault-Sainte-Marie est intéressée et je n'avais eu que le temps de faire un rapide examen de la question avant de vous écrire samedi dernier pour vous demander de protéger les intérêts de la municipalité.

Cette question est très importante pour le Sault-Sainte-Marie et je ne doute pas que de vives représentations vous seront faites par les autorités officielles de la municipalité. Sur le côté nord de l'île, il y a une chute d'eau dans laquelle la ville est intéressée et qui est connue sous le nom de chute Ryan-Haley. A l'exception des concessions hydrauliques que détient la compagnie du Lac Supérieur, c'est le seul qui soit encore disponible et il est de la plus haute importance pour la ville que ses intérêts dans cette chute soient sauvegardés, et qu'il ne soit pas rendu, sur les plans déposés, aucune décision qui empiéterait directement ou

indirectement sur les droits présents ou futurs de la municipalité.

Je désirerais beaucoup savoir au juste quelle demande a été faite pour faire approuver les plans, et je vous serais reconnaissant de me faire parvenir, si la chose est possible, un dessin de cette partie des plans d'expropriation déposés par chaque compagnie relative à l'île du Poisson-Blanc. Je vous transmettrai alors et dans le plus bref délai, et sous la forme la plus concise possible, un état indiquant la situation et les droits de la municipalité afin que vous ayez ces renseignements sous la main, et je suis convaincu que vous verrez à ce que ces droits soient sauvegardés avant de permettre à ces compagnies de chemins de fer ou à aucune d'elles de prendre possession de cette île pour des fins quelconques.

J'attendrai votre réponse et je vous écrirai de nouveau. Je vous donne ces renseignements sous une forme générale pour que vous ayez une idée de ce que veut dire mon télégramme et je vous fournirai d'autres détails plus tard. Pouvez-vous me dire quelle demande pour l'approbation des plans sera renouvelée ?

Agréez, monsieur le ministre, l'expression de mes sentiments très respectueux et mes souhaits de bonne année.

Votre tout dévoué, etc.

Le 4 janvier 1906, en réponse à cette lettre, le département des Chemins de fer et des Canaux m'écrivait :

Ottawa, 4 janvier 1906.

Monsieur A. C. Boyce,
Sault-Sainte-Marie (Ontario).

Monsieur.—Je réponds à votre télégramme du 30 décembre dernier, par lequel vous demandez que les plans relatifs à l'expropriation de l'île du Poisson-Blanc, sur la rivière du Sault-Sainte-Marie (Ont.), ne soient pas approuvés par le département et que les droits et intérêts de la municipalité du Sault-Sainte-Marie dans cette île soient sauvegardés.

J'ai reçu ordre de vous dire que, dans le but de renseigner le département de l'Intérieur, que votre télégramme paraît concerner, nous lui avons adressé copie dudit télégramme.

Je dois aussi vous dire que le département des Chemins de fer et des Canaux n'a l'intention de vendre aucune partie de la propriété située à l'endroit en question et se trouvant sous sa surveillance.

Je suis, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
L. K. JONES,
Secrétaire.

Ainsi, le 4 janvier 1906, un département de cette administration, le département des Chemins de fer, déclare ne pas avoir l'intention de vendre ce que le département de l'Intérieur consentait, avec enthousiasme, à vendre, il y a plusieurs années. Le département ne m'a pas fourni les copies des plans de ces compagnies de chemins de fer que j'avais trouvé tout raisonnable de lui demander, et il n'a donné, ni à moi ni à aucun autre, les renseignements qu'il avait été prié de fournir à l'égard de la proposition de ces compagnies concernant ces îles et la chute d'eau. Mais le département des Chemins de fer a dit, comme le

M. BOYCE.

département de l'Intérieur l'avait déjà dit à M. George R. Barber, de Georgetown, qu'il n'avait l'intention de vendre aucune partie de la propriété située à l'endroit en question. Le 26 mars, le conseil de ville du Sault-Sainte-Marie adopta une délibération. J'avais été informé, à cette époque, que le département ne voulait permettre aucune vente. Le conseil, abondant dans ce sens, envoya cette résolution :

Le Conseil, sur la proposition de M. le conseiller P. F. Rowland, appuyé par M. le conseiller J. T. Bishop,

Considérant que la ville du Sault-Sainte-Marie a appris qu'on avait adressé des requêtes au département de l'Intérieur afin d'obtenir l'île connue sous le nom de "l'île du Poisson-Blanc" et située dans la rivière Sainte-Marie.

Décide qu'il demande au gouvernement fédéral de ne pas s'occuper de faire droit à ces requêtes et de ne pas songer à concéder ces terrains auxdits requérants sans avoir prévenu cette municipalité de son intention et l'avoir mis amplement à même de présenter ses observations à ce sujet ;

Ce conseil est d'opinion qu'en faisant droit auxdites requêtes demandant la concession de ladite île, on nuirait aux plus grands intérêts de la ville, parce que ce serait mettre obstacle à l'exploitation rationnelle de la chute d'eau Ryan-Haney que cette ville a demandé au gouvernement provincial de lui concéder ;

Il demande au département de l'Intérieur et au département des Chemins de fer et des Canaux de lui fournir copie ou copies de toute carte ou cartes qu'on a pu leur adresser et où l'on peut voir les requêtes à eux faites et concluant à la concession de ladite île ou d'aucune partie d'icelle.

(Adopté.)

Copie certifiée d'une résolution adoptée par le conseil de la ville du Sault-Sainte-Marie, à une réunion qui eut lieu le 26 mars 1906.

(Signé) C. J. PIM,
Secrétaire de la ville.

Cette résolution fut adoptée et copie en fut adressée au département. Mais le département n'a pas fourni le plan et il a traité avec un égal mépris la requête du conseil et celle du représentant de ce district-là ; il n'y a pas répondu, il n'a donné aucun renseignement, et le jeu s'est continué avec entrain. Par l'entremise de son avocat et de tous ceux qui pouvaient ou qu'elle croyait pouvoir exercer de l'influence sur le Gouvernement, cette compagnie pressa le département de l'Intérieur et celui de la Justice de lui concéder ce terrain, afin d'empêcher la ville du Sault-Sainte-Marie, la ville de Steelton et leurs représentants d'être entendus et d'obtenir les renseignements qui leur eussent permis de venir donner au Gouvernement des raisons suffisantes pour l'empêcher de se rendre au désir de la compagnie.

J'ai discoursu plus longtemps que je ne m'y attendais ; mais l'urgence de cette affaire, la nécessité de faire consigner dans les "Débats" la correspondance qui s'y rattachait, le grave danger auquel ces pré-

tendus projets d'expropriation par les compagnies de chemins de fer me paraissent exposer l'intérêt public, m'ont fait croire que je n'aurais pas perdu mon temps si, pour la protection du bien général, je réussissais à empêcher une compagnie de particuliers de monopoliser ces avantages si importants. Je ne désire pas et n'ai jamais désiré mettre obstacle ou nuire dans la moindre mesure à la construction ni à l'administration d'aucun chemin de fer de cette région-là. J'habite le territoire de l'Algoma depuis plus de vingt ans, j'y ai grandi, je suis désireux de le voir développer, je suis fier de ses immenses ressources et du progrès qui s'y est accompli depuis qu'on a fait pénétrer des chemins de fer. Mais quand une charte de chemin de fer qui date de vingt ans sert non pas à assurer la construction d'un chemin de fer, mais à priver le public d'un privilège qui devrait lui être réservé, comme l'a reconnu le gouvernement d'Ontario en refusant de concéder la chute d'eau adjacente à cette île, il faut bien que quelqu'un proteste, et hautement, contre l'idée d'adopter un bill ayant apparemment pour objet la construction d'un chemin de fer dont le terminus serait à l'île du Poisson-Blanc, tandis qu'il est tout simplement destiné à priver le public de toute la puissance hydraulique si importante de la rivière Sainte-Marie, du côté canadien, pour la livrer entièrement à la compagnie des forces motrices du lac Supérieur et à ses auxiliaires.

L'honorable député de Port-Arthur, avec ce sourire étrange, magique, épanoui, qui le distingue, reconnaît combien désespérée est la tâche de faire triompher auprès du Gouvernement une raison favorable aux droits du peuple et contraire à l'intérêt d'une puissante corporation.

Il sourit d'étrange façon et il tentera peut-être de me répondre qu'en passant un traité avec la compagnie du lac Supérieur, les municipalités du Sault-Sainte-Marie et de Steelton pourront s'assurer les concessions qu'elles désirent, en payant, comme de raison, les prix dont elles auront convenu. Dans la résolution de la chambre de commerce de cette ville, il est dit que les contrats relatifs à l'éclairage doivent expirer en 1904. Quelques-uns ont pensé que les clauses et conditions de ces contrats pouvaient être adoucies, dans l'intérêt public, et avec cette faculté de voir loin, qui caractérise la population de cette région, ils ont songé à s'assurer, pour l'avantage du public, une partie de cette puissance hydraulique dont la nature a si bien favorisé cette partie du pays.

Mais, monsieur l'Orateur, que peuvent espérer la ville du Sault-Sainte-Marie, la ville de Steelton ou toute autre ville du voisinage, s'il est permis à cette compagnie de monopoliser absolument la puissance hydraulique de cette rivière, du côté canadien?

Il y a une grande différence entre obtenir aux citoyens ce à quoi ils ont droit, et suggérer, comme l'a fait et comme le fera encore l'honorable député de Port-Arthur, que ces droits départis au peuple et qu'il n'a réussi à conserver que par de longs et constants efforts, lui soient assurés par un contrat avec cette puissante compagnie qui les monopolise tous. J'espère que ce gouvernement jugera à propos de remettre à l'étude la question de savoir s'il conviendrait d'adopter ce bill. On a amené cette mesure devant la Chambre en grande hâte; elle était née au Sénat et avait été soumise au comité des chemins de fer du Sénat à une époque où, me dit-on, très peu de membres de ce comité étaient présents. L'avocat du gouvernement d'Ontario a comparu devant le comité des chemins de fer du Sénat et devant le comité des chemins de fer de la Chambre pour demander que cette mesure ne fût pas adoptée, parce qu'elle comportait une violation du droit de la législature provinciale de légiférer au sujet des chemins de fer de cette province. Les faits que je viens de signaler à l'attention de la Chambre me paraissent suffisants pour déterminer le Gouvernement à remettre ce projet en délibération. Qu'on veuille bien se le rappeler, jusqu'en 1905 ce chemin de fer fut un chemin de fer provincial et au sujet duquel, par conséquent, le gouvernement provincial avait seul le droit de légiférer.

Qu'on veuille bien se rappeler aussi qu'en 1905, aussitôt que le gouvernement provincial—gouvernement conservateur—eut imposé, au sujet du renouvellement de la charte, alors vieille de dix-neuf ans, des conditions spéciales concernant l'argent à consacrer réellement à la construction du chemin de fer, les promoteurs de cette charte mirent fin à leurs relations avec le gouvernement d'Ontario et s'en vinrent demander au Parlement fédéral une prolongation de délai pour achever la construction de ce chemin conformément aux dispositions de l'acte des chemins de fer. Cette compagnie n'a tenté qu'une seule démarche sous prétexte de commencer à construire le chemin, et cette démarche avait pour objet l'acquisition de l'île du Poisson-Blanc et de la charte de la compagnie du chemin de fer de la baie d'Hudson, dont elle se sert en vue d'obtenir une autre partie de cette île. On peut donc dire sans exagération que le marché dont il s'agit ne serait conforme ni à la raison ni à la prudence, parce qu'il livrerait à cette compagnie sans une rémunération suffisante, des concessions d'une haute importance pour le public, et que, par suite, il serait contraire au bien général. Pour toutes ces raisons, je propose, appuyé par mon honorable ami (M. Lancaster) que ce bill ne soit pas lu pour la troisième fois aujourd'hui, mais dans six mois.

M. CONMEE : Monsieur l'Orateur, ce que vient de dire l'honorable député du

Sault-Sainte-Marie est tout à fait étranger à ce bill. Je n'entreprendrai pas de discuter la question de la chute d'eau ni l'attitude du département de l'Intérieur à cet égard, parce que, à mon sens, elle n'a aucunement rapport au sujet que nous avons à traiter. Je me bornerai à rectifier certaines déclarations de mon honorable ami. Au cours d'un débat qui a déjà eu lieu sur ce point, il a dit avoir trouvé mon nom rattaché à cette affaire, et aussi, avoir trouvé le nom de M. Dobie dans la liste des directeurs provisoires. Cette liste contenait les noms des premiers promoteurs du bill. L'intérêt que M. Dobie y avait alors ou a pu y avoir depuis, était purement nominal. On a inscrit son nom afin de former un quorum de directeurs qui pourraient siéger au bureau principal de la compagnie, si ce bureau devait être au Sault-Sainte-Marie. Je n'avais aucun intérêt quelconque dans ce bill, et M. Dobie n'en avait pas non plus. Je n'en ai pas maintenant, je n'y étais intéressé que lorsque la charte fut accordée en premier lieu.

M. R. L. BORDEN. Il y a de cela plusieurs années.

M. CONMEE : Oui, plusieurs années, mais l'entreprise n'en est que meilleure. Cela démontre que la population du district que traverse la ligne a besoin d'un chemin de fer depuis quinze ans, qu'elle en désire un et que promoteurs et compagnies de chemins de fer ont intérêt à la construction de la ligne dont il s'agit et en faveur de laquelle tous ces faits militent. Telle est mon humble opinion.

M. BOYCE : Je demande bien pardon à mon honorable ami. Je n'avais nullement l'intention de l'accuser de travailler à faire adopter un bill dans lequel il est personnellement intéressé. Il a cru devoir m'interrompre d'une façon qui m'a paru injustifiable et j'ai dit ce qui était et ce qui est vrai, par rapport à l'association de son nom à cette affaire.

M. CONMEE : Je ne parle pas de cet incident. Je rappelle à mon honorable ami une déclaration déjà faite dans cette Chambre. S'il avait parcouru toute la liste il y aurait trouvé les noms de MM. Plummer et Drummond, et il savait parfaitement, puisqu'il l'a déjà déclaré à la députation, que ce projet était absolument entre les mains des propriétaires des établissements du Sault.

M. BOYCE : Vous leur avez vendu la charte, n'est-ce pas ? Non. Et l'honorable député mentionne mon nom et celui de M. Dobie. Cela prouve comme la perspective d'un avantage enlève parfois tout scrupule à mon honorable ami.

M. BOYCE : Je demanderai à l'honorable député s'il n'est pas directeur de cette compagnie actuellement ?

M. CONMEE.

M. CONMEE : Je l'ignore. Si mon honorable ami me l'avait demandé lorsque cette question s'est soulevée, je lui aurais répondu que mon nom n'était pas du tout associé à cette affaire.

Je ne sache pas qu'il l'ait été depuis dix ans, et je ne le saurais pas encore si je ne l'avais entendu dire dans cette Chambre. Mon honorable ami ne saurait invoquer son ignorance, car cette déclaration a été faite au comité. Mais cela est absolument étranger à la question qui nous est maintenant soumise. Il prétend que la concession de cette charte va avoir des conséquences par rapport à la chute d'eau. Il se trompe du tout au tout. En 1891, je crois, cette compagnie a demandé qu'on lui concédât une partie de l'île du Poisson-Blanc. Elle obtint, plus tard, des lettres patentes lui accordant quelques acres de cette île. Quel rapport y a-t-il entre cela et le renouvellement d'une charte permettant de construire un chemin de fer et accordant par là tout ce qui a été demandé ? Mon honorable ami sait fort bien que la ligne principale de ce chemin de fer ne traverse pas l'île du Poisson-Blanc. Il n'y a, par rapport à cet endroit, qu'une question de tête de ligne, et il sait ou devrait savoir qu'une concession à cette fin ne comprend pas une chute d'eau.

M. BOYCE : Mon honorable ami n'est pas au fait de ce qui s'est passé dans cette Chambre, ni des déclarations que le Gouvernement y a faites.

Le ministre des Chemins de fer et des Canaux a dit ici, le 29 mars, que ces expropriations comprenaient la concession de la chute d'eau.

M. CONMEE : J'ai parlé de cela avant d'avoir dit à mon honorable ami qu'il n'importait pas du tout de savoir qui avait fait la déclaration. Peu importe en effet, elle est entièrement fautive, il n'y a aucune puissance hydraulique dans l'île du Poisson-Blanc. La chute d'eau dite de Ryan-Haney, dont il a parlé, n'existe plus. Mon honorable ami sait qu'il existait une chute d'eau à l'époque où l'on a construit un canal ; c'est alors qu'on a fait l'évaluation dont l'honorable député a parlé. Après que le canal de navigation et le chenal de dérivation eussent été construits, le courant disparut. Je veux parler non seulement du canal destiné à la circulation des navires, mais aussi du chenal de dérivation du Sault Sainte-Marie. Il n'y a plus, aujourd'hui, de chute d'eau à cet endroit, elle est remplacée par un simple petit cours d'eau.

Il n'y a pas de puissance hydraulique dans l'île du Poisson-Blanc et on ne saurait en créer sans avoir obtenu du gouvernement d'Ontario des lettres patentes, par rapport au volume d'eau et à la possession du lit de la rivière en amont et en aval de l'île du Poisson-Blanc. Impossible de créer un pouvoir hydraulique sans une voie de réception et

impossible de l'utiliser sans une voie d'écoulement.

M. BOYCE : L'honorable député me permettra-t-il encore de lui demander s'il a connaissance que le département de l'Intérieur ait dit, le 14 juillet 1900 : "L'île est occupée par des Indiens et on la dit importante à cause d'une chute d'eau qu'elle renferme."

M. CONMEE : Cela ne change pas les faits. Je n'ai pas dit que l'île ne pouvait être utilisée pour la création de la force motrice, je n'ai pas dit qu'elle n'était pas occupée par des Indiens. Il y a tout au plus trois familles qui y vivent. Mais ce n'est pas du tout la question. Il n'y a pas de chute d'eau dans l'île du Poisson-Blanc, c'est absolument évident, et il est impossible d'en créer sans les voies de réception et d'écoulement nécessaires. Mais la concession de l'île du Poisson-Blanc à cette compagnie de chemin de fer n'empêcherait pas de l'utiliser comme pouvoir hydraulique, pas plus que le terrain appartenant à une compagnie de force motrice ne se trouverait atteint quant à son eau, du fait que des voies ferrées le traverseraient. L'aqueduc peut passer en-dessous de la voie ferrée tout comme les tuyaux peuvent être posés à travers l'île. Mais je dirai à l'honorable député qu'il a fait une déclaration absolument contraire à la vérité des faits.

Je ne parle pas ainsi dans l'intention de l'insulter ; il a déclaré qu'en obtenant le terrain en question cette compagnie obtenait le monopole de toute force motrice, mais je ne crois pas qu'il eût fait cette déclaration s'il s'était parfaitement rendu compte de ce qu'il disait. Donc, cette déclaration est tout à fait mal fondée, et je puis le prouver à la satisfaction de l'honorable député.

M. BOYCE : Je puis démontrer à l'honorable député que ma déclaration s'appuie sur l'autorité du commissaire des terres de la couronne dans la province d'Ontario, car j'ai lu son rapport.

M. CONMEE : Peu importe ce que peut faire le commissaire des terres de la couronne, cette déclaration n'est pas du tout fondée. Mon honorable ami sait que, en deça de l'île du Poisson-Blanc, au sud du canal, il y a toute ou presque toute l'île Ordnanco. Il y a aussi le canal de navigation avec une puissance hydraulique considérable à la disposition de quiconque désirerait s'en porter acquéreur ; elle se distribue comme la puissance hydraulique provenant de tout autre canal. Il y a aussi toute l'île Ordnanco, — mille pieds ou plus, je suppose, — à travers laquelle on pourrait faire passer tout le volume d'eau de la rivière Sainte-Marie qui coule du côté canadien.

M. BOYCE : Tout cela n'est-il pas entre les mains de la compagnie des forces motrices du lac Supérieur ?

M. CONMEE : Non, tout cela est sous la dépendance du gouvernement fédéral. Mais il y a un autre point. Pas un homme sensé ne voudrait entreprendre de créer une usine hydraulique dans celle du Poisson-Blanc, pour la raison que ce serait très imprudent.

Si l'on créait une usine hydraulique au Sault, à part celle qui existe actuellement, on pourrait la créer dans le chenal situé au sud de l'île du Poisson-Blanc, entre cette île et la frontière internationale.

Mon honorable ami le sait, il y a là un territoire assez étendu pour qu'on puisse y faire passer un volume d'eau considérable, toute l'eau qui coule dans la rivière, du côté canadien, si on le désire. Il n'y a pas ombre de raison de prétendre que cette compagnie représente un monopole.

Il ne me reste plus qu'à signaler à mon honorable ami ce qui existe de l'autre côté de la rivière. Il y a là un canal, un grand canal de dérivation hydraulique, qui attire un volume d'eau considérable du côté américain, et il y a aussi deux canaux navigables. Mais il n'y a pas de puissance hydraulique, on n'en a pas développé, dans l'île, du côté américain ; on a construit un mur de soutènement dans le chenal de la rivière, comme n'importe quel ingénieur en construirait du côté canadien. Cette chute d'eau, l'honorable député l'a sous les yeux tous les jours, et cependant il vient nous parler de monopole. Ce doit être parce qu'il n'a pas attaché aux opérations et aux progrès relatifs à l'industrie hydrauliques autant d'attention qu'à l'interprétation de la loi, à la rédaction des lettres que la chambre de commerce pouvait adresser ou qu'il pouvait écrire quelques fonctionnaires ignorants des faits. La chambre de commerce a envoyé ici une résolution. Tout ce que je puis dire par rapport aux lettres expédiées du Sault, c'est que les habitants de cette ville pouvaient, en toute liberté, demander qu'on leur accordât une concession hydraulique, si tel était leur désir. Je trouvais cela tout à fait juste et je ne m'y suis pas opposé. Mais qu'on vienne dire que cette chute d'eau est la seule qui existe, ou qu'on s'en sert d'une façon quelconque dans le but d'empêcher la ville du Sault d'obtenir une autre concession hydraulique maintenant ou plus tard, voilà ce que je n'approuve pas, et je dis que la chambre de commerce a agi d'une façon trop précipitée ou qu'elle a été mal avisée.

Dans ce cas, et vu les faits relatifs à la question de la chute d'eau et à l'expropriation de l'île du Poisson-Blanc, je crois que mon honorable ami a reçu sa réponse, le ministre lui ayant dit que, dans les cas d'expropriation, les Indiens ne sont pas consultés. Je n'ai pas d'objection à ce qu'il se fasse toute la popularité possible et à ce qu'il publie son discours dans le journal du Sault ; mais s'il voulait m'en croire il n'y songerait pas, car je crois que les observations qu'il vient de faire sont plutôt

de nature à diminuer qu'à grandir sa réputation comme homme d'Etat.

Maintenant, il est de fait que la chute d'eau du Sault a occupé l'attention de la commission des eaux limitrophes, et je crois qu'elle a admis qu'on pouvait utiliser 50,000 chevaux-vapeur de chaque côté de la rivière. Dans ce cas, le gouvernement de la province d'Ontario a maintenant, comme il a toujours eu dans le passé, à décider s'il doit accorder à la ville du Sault-Sainte-Marie ou à n'importe quelle corporation qui l'aura demandée, la permission d'utiliser une partie de ces 50,000 chevaux-vapeur. Pour moi, et pour les fins au sujet desquelles nous sommes à discuter, je trouve indifférent que le nombre 50,000 soit exact ou non. La quantité de la puissance disponible en faveur du côté canadien est une question qui, à mon sens, est du ressort exclusif, d'abord du gouvernement de la province d'Ontario quant à l'usage du lit de la rivière à cette fin, et ensuite du gouvernement fédéral quant à l'usage de l'eau, parce que c'est un cours d'eau limitrophe, et je pense qu'il faudrait le consentement du gouvernement fédéral à cet égard.

Je crois que c'est la raison pour laquelle M. Rowe a écrit la lettre que nous connaissons.

Cette compagnie n'a pas obtenu de concession hydraulique, et son droit de propriété par rapport à la surface de l'île du Poisson-Blanc n'empêche, dans la moindre mesure, ni la ville du Sault-Sainte-Marie, ni qui que ce soit, de se procurer de la force hydraulique.

M. BOYCE : L'honorable député dit maintenant que, s'il y a une chute d'eau dans l'île du Poisson-Blanc, elle n'est pas monopolisée ou que cette compagnie de chemin de fer n'en a pas besoin ?

M. COMBEE : Assurément ; et j'irai même plus loin. Je dirai que le gouvernement fédéral ne pourrait pas concéder de chute d'eau parce qu'il n'en a pas le droit. Le terrain que l'eau recouvre, soit en aval, soit en amont des rapides, n'est pas assujéti à son autorité ; il peut tout au plus consentir à ce qu'on utilise la force motrice, comme il l'a fait l'an dernier relativement à Fort-François.

Je ferai remarquer à mon honorable ami que cette étendue de terrains est déjà concédée et qu'on ne saurait annuler cette concession en empêchant le bill d'aller plus loin. Quel intérêt public, particulier, municipal ou autre peut-on servir ou défendre en étouffant ce bill ? Il n'y en a pas, et personne ne saurait prétendre que le rejet de cette mesure puisse avoir d'effet par rapport aux questions qui viennent d'être traitées. Je présume donc que la Chambre ne mettra pas obstacle au travail qui se fait, selon les règles ordinaires de la procédure, pour assurer l'adoption de ce projet de loi.

M. COMBEE.

Le bill dont il s'agit n'est pas plus que d'autres du ressort du gouvernement provincial. D'un autre côté, il n'y a absolument pas lieu de prétendre qu'on l'ait renouvelé plus souvent que d'autres. Mais mon honorable ami a appuyé sur ce fait que le gouvernement de la province d'Ontario avait imposé des conditions qui ont déterminé la compagnie à s'adresser au parlement fédéral.

Sur ce point, je ne chercherai pas du tout à défendre la compagnie, car elle avoue elle-même, qu'elle se serait adressée à la législature de cette province, n'eût été l'erreur commise par un avocat. Mais la compagnie prétend aussi que, pour exercer les pouvoirs qu'on lui a conférés, il lui est nécessaire de fusionner ce chemin de fer avec ses autres réseaux, afin d'établir une correspondance parfaite entre les différents chemins de fer. Elle a eu l'intention de s'adresser au parlement fédéral comme l'ont fait d'autres compagnies. Quel mal y aurait-il à cela ? Qui peut en souffrir ? Quand même la motion de mon honorable ami (M. Boyce) serait adoptée, ce chemin de fer continuerait d'exister, les pouvoirs qui lui sont reconnus dans sa charte subsisteraient tout comme si ce bill lui-même les lui avait conférés. La seule différence, c'est que la compagnie ne pourrait poursuivre les travaux de construction. Quelle satisfaction, quelle gloire mon honorable ami en obtiendrait-il ? Aucune. Il y a toujours eu des conditions en vertu desquelles la construction devait être achevée à une certaine date et les dépenses ne devaient pas être inférieures à un certain chiffre, sans quoi la charte deviendrait caduque. Sans ces conditions-là, il n'y aurait pas eu besoin de renouvellements. Celles que ce bill comporte sont aussi onéreuses—elles le sont même plus—quant aux dépenses, que celles que le gouvernement de la province d'Ontario a imposées. La seule latitude, le seul avantage que ce bill accorde de plus à la compagnie, c'est un délai additionnel d'un an pour commencer à faire les dépenses en question. Je ne vois pas pourquoi la Chambre lui refuserait cela, elle en a réellement besoin. Connaissant bien le cas dont il s'agit et ayant une certaine expérience en fait de construction et d'administration de chemins de fer, y compris même les lignes dont il s'agit ici, car j'ai participé à la construction d'une couple d'entre elles, je crois pouvoir dire que la charte qui sera reconnue dans ce bill est celle d'après laquelle on se propose d'administrer le réseau tout entier. Dans l'intention de son promoteur, M. D. C. Lindsay, ingénieur et constructeur de chemins de fer éminent, elle devait se rendre jusqu'au lac Supérieur, afin d'assurer le transport du grain, en hiver, depuis la baie Batchewana, sur la rive orientale du lac Supérieur, jusqu'à la mer. Voilà le véritable objet de la loi dont il s'agit. Il ne s'est pas encore réalisé. Il est vrai que cette

idée est quelque peu prématurée, mais M. Lindsay et moi ne sommes pas les seuls qui l'aient nourrie ; d'autres l'ont fortement prêchée, même dans cette Chambre, et j'espère encore vivre assez longtemps pour la voir mettre en pratique.

M. LANCASTER : Il y a quelque temps, j'ai exposé les raisons pour lesquelles je croyais, moi, simple député, non intéressé dans des questions d'intérêt local et ne voulant pas non plus être forcé de m'en mêler, devoir refuser de voter en faveur de ce bill. Je ne veux pas déranger la Chambre par une répétition de ce que j'ai dit alors. Mais j'ai eu l'occasion de lire et de peser ce que d'autres ont dit et je suis plus convaincu que jamais qu'on n'aurait jamais dû demander à ce Parlement la charte en question. Je ne m'attarderai pas bien longtemps à analyser le raisonnement ou peut-être devrais-je dire le discours de l'honorable député de Rainy-River. L'honorable député paraît s'être occupé surtout de tourner l'honorable député d'Algoma en ridicule parce qu'il avait tâché de faire ce qu'il croyait être son devoir.

Naturellement, nous ne pouvons pas tous être de la même opinion sur ces questions-là, mais nous ne pouvons guère servir le pays en nous raillant d'un député dans le but ou du moins en risquant d'en empêcher d'autres de déclarer ce qu'ils pensent être conforme à l'intérêt de leurs commettants et du pays en général. Dans mon opinion comme un des humbles membres de cette Chambre, au lieu de nous moquer de l'honorable député d'Algoma, nous devrions lui voter des remerciements pour avoir exposé d'une façon habile la cause qu'il a soumise à la considération de cette Chambre dans l'intérêt du pays. En faisant ce qu'il a fait, il a beaucoup mieux rempli son devoir que s'il avait laissé passer ce bill sans dire un mot. Sans vouloir renchéris sur ce qu'il a dit, je crois être d'accord avec toute la réputation en affirmant que l'honorable député de Rainy-River n'a pas répondu à l'excellent exposé qu'il nous a été donné d'entendre.

L'honorable député de Rainy-River prouve par sa version des faits, que la question dont il s'agit est purement d'intérêt local. Que cette question soit du ressort de la législature, voilà le point capital sur lequel se fonde l'opposition que l'on a faite à ce projet de loi, tant au comité des chemins de fer que dans cette Chambre. Il est vrai qu'on nous demande parfois d'accorder des chartes comportant des pouvoirs relatifs à des intérêts purement locaux.

L'honorable député de Rainy-River trouve tout naturel que cette compagnie de chemin de fer s'adresse au Parlement fédéral parce que nous avons déjà constitué en corporations plusieurs compagnies de chemins de fer comme celle-ci. Mais on ne nous a jamais demandé d'accorder une charte à une compagnie de chemin de fer dans le but

de bouleverser les relations que cette compagnie a eues avec les autorités provinciales dix-neuf années durant. On nous prie aujourd'hui d'accorder une charte à une compagnie de chemin de fer lorsque en faisant droit à cette requête nous paralyserions l'effet de tous les marchés et arrangements intervenus entre elle et la législature d'Ontario depuis dix-neuf ans, et jetterions ainsi le désarroi dans ses affaires, sans même demander le consentement du Gouvernement de cette province. Certes, ce ne serait plus la peine de parler des droits des provinces. En adoptant ce bill nous donnerions l'exemple de la violation la plus complète de ces droits-là. Après avoir traité avec les autorités de la province d'Ontario durant dix-neuf ans, cette compagnie ne voulant plus respecter ses engagements, vient nous demander, après mûre délibération, de lui voter une loi, et elle donne pour prétexte que nous avons déjà autorisé d'autres compagnies de chemin de fer. L'honorable député de Rainy-River nous a demandé quel intérêt public nous servirions en retardant l'adoption de ce bill. Eh bien, prévenir un mal, c'est conférer un avantage. Dire que personne n'est lésé parce qu'on fait du mal à une province seulement, c'est à mes yeux—soit dit sans offense—verser dans la plus complète absurdité. L'honorable député (M. Conmee) dit qu'on ne nous demande pas de faire plus que la province ne pourrait faire si elle le désirait. Conclure de là que nous devons le faire, c'est atteindre assurément le sommet de l'illogisme. La province pouvait renouveler ou refuser de renouveler cette charte. En 1905, elle a consenti à la renouveler à certaines conditions, et la compagnie de chemin de fer a accepté ces conditions-là. Maintenant, quand même nous serions d'avis—comme paraissent l'être certains députés—que cette compagnie aurait dû commencer par s'adresser au Parlement fédéral, est-ce une raison pour que nous changions les conditions imposées par l'autorité à laquelle cette compagnie a préféré s'adresser ?

Une compagnie de chemin de fer doit certainement être assujettie aux règles qui président, d'ordinaire, à la transaction des affaires. Quand une compagnie de chemin de fer traite avec des particuliers, elle tient beaucoup à ce que ces règles-là soient respectées, assurément, elle devrait y tenir assez pour se rendre compte que, vu qu'il y a deux tribunaux auxquels elle aurait pu s'adresser, et après avoir décidé, pour des raisons qui lui ont paru suffisantes, de s'adresser à la législature provinciale plutôt qu'au Parlement fédéral, après avoir traité avec ladite législature et s'être soumise à sa décision dix-neuf années durant, il ne devrait guère lui être permis de s'adresser aujourd'hui au Parlement fédéral et de dire : "J'ai exposé ma cause, dans tous ses détails, à l'autre juge ; il a été généreux, il m'a accordé une prolongation de délai et d'autres

avantages, mais je désire maintenant soumettre cette cause à la considération de l'autre tribunal, et j'espère qu'il n'aura pas d'objection à faire ce que je lui aurai demandé."

Ce bill est manifestement du ressort provincial tel qu'on l'entend ordinairement. L'honorable député n'a aucunement cherché à démontrer pourquoi la législature de la province d'Ontario a eu tort d'envoyer son représentant faire échec au bill devant le comité des chemins de fer. Il le sait, on a prétendu que la raison de cette démarche, c'était de protéger la province dans tous ses droits. Et bien qu'un ministre se soit montré, il y a une couple de jours, fort désireux de nous apprendre qu'il a toujours été en faveur des droits des provinces, la gauche, elle, ne sent pas le besoin de faire ces déclarations-là, parce que ses actes démontrent qu'elle s'est toujours attachée à défendre ces mêmes droits. Je comprends, toutefois, que dans le parti ministériel, même des ministres de la couronne soient obligés de proclamer ainsi leur sentiment. La législature de la province d'Ontario s'est occupée de cette affaire durant dix-neuf ans, et l'honorable député de Rainy-River nous dit que la compagnie se serait encore adressée à elle, n'eût été l'erreur commise par un avocat; c'est-à-dire que, par suite de cette erreur, la compagnie ne va pas où elle devrait aller et vient où elle ne devrait pas venir.

M. CONMEE : Ce n'est pas la seule raison.

M. LANCASTER : C'est celle que l'honorable député a énoncée, et la connaissance qu'il a de la nature humaine me porte à croire qu'il a donné la meilleure raison qu'il pouvait donner. Il n'est pas homme à donner une mauvaise raison quand il en a une bonne.

M. CONMEE : Je crois celle-là bonne.

M. LANCASTER : Il a prétendu que la compagnie voulait conclure des arrangements au sujet des transports. Si je ne me trompe, c'est la seule autre raison qu'il ait donnée. Mais en lisant la loi fédérale relative aux chemins de fer, il y aurait trouvé, imprimé en termes formels, que lorsqu'un chemin de fer autorisé par une législature provinciale traverse un autre chemin, ils deviennent tous deux assujettis à l'autorité de la commission fédérale des chemins de fer et sont, dès lors, des travaux destinés au bien général du Canada quoiqu'ils eussent été exécutés par des compagnies provinciales. Ce bill est entièrement du ressort de la législature d'Ontario et c'est à elle de s'en occuper. La compagnie ne s'est pas adressée au parlement fédéral tant qu'elle n'eut pas cessé de respecter le marché conclu entre elle et la législature de cette province en 1905. Je crois donc devoir appuyer la motion de l'honorable député d'Algoma (M. Boyce). Le

M. E. A. LANCASTER.

Gouvernement est responsable de ce projet de loi; inutile pour lui de dire qu'il y a division, à ce sujet, parmi ses membres, ils n'ont pas lieu d'être divisés, et il est également inutile de dire que c'est le député de Rainy-River qui a demandé l'adoption de cette loi.

C'est le Gouvernement qui est responsable de cette mesure, et je m'oppose à ce qu'elle soit adoptée.

M. R. L. BORDEN : Ni les honorables députés d'Algoma et de Lincoln, ni moi, n'avons objection au développement raisonnable de nos réseaux de chemins de fer ni à la construction de ce chemin de fer en particulier; là n'est pas la question. Il s'agit plutôt de savoir si le parlement canadien devrait adopter un bill accordant une autre prolongation de délai pour la construction d'un chemin de fer qui, jusqu'à la présente session, a été considéré, non seulement par la législature d'Ontario, mais par les promoteurs, comme étant exclusivement assujetti à l'autorité de la législature de cette province. Le premier bill relatif à ce chemin de fer a été présenté à la législature de la province d'Ontario en 1896, puis il fut adopté divers autres bills, dont un en 1900, un en 1902, et un autre en 1905. Ce n'est qu'à la dernière session—celle de 1905—que les parties intéressées dans l'entreprise en question demandèrent à la législature de la province d'Ontario de prolonger l'existence de leur charte, et ladite législature consentit à la prolonger jusqu'au 25 mai 1906, je crois, à certaines conditions. On nous demande aujourd'hui de la prolonger davantage, et pourquoi? Lorsque cette question fut discutée en comité général, je demandai au député de Rainy-River s'il pouvait me donner une seule raison pour laquelle ce chemin de fer, considéré depuis vingt ans comme entreprise provinciale, devrait être considéré aujourd'hui comme entreprise fédérale et pour laquelle le parlement fédéral devrait intervenir. Il ne m'en a pas donné. Je lui représentai, en ces termes, quelle devait être la véritable raison :

M. R. L. BORDEN : La véritable raison, c'est que la compagnie ne pouvant obtenir de la province d'Ontario une prolongation de délai pour la construction du chemin, demanda au Parlement fédéral à faire une fausse déclaration à ce sujet afin d'obtenir par ce moyen une prolongation qu'elle ne peut obtenir de la législature de la province d'Ontario. Voilà ce que je comprends, après avoir lu le bill.

M. CONMEE : Il n'y a vraiment pas de preuve de cela, mais je n'y contredis pas.

M. CONMEE : Mon honorable ami sait que ce n'est pas là toute ma réponse. J'ai donné les raisons dans trois paragraphes; s'il veut bien continuer sa lecture, il les trouvera.

M. R. L. BORDEN : Cette raison est la seule que l'honorable député ait alors donnée.

M. CONMEE : Vous en trouverez d'autres dans quelques paragraphes qui viennent après celui-là.

M. R. L. BORDEN : Je serais fort aise d'arrêter mon attention sur toute autre déclaration.

J'ai à traiter maintenant de la part que j'ai prise à la discussion et de la réponse que l'honorable député m'a donnée, parce qu'il m'a beaucoup frappé en me disant qu'il n'osait me contredire, après avoir déclaré qu'il n'y avait vraiment pas de preuve.

J'ai affirmé qu'il suffisait de jeter un coup d'œil sur le bill pour y voir la meilleure preuve possible que dans ce je viens de dire se trouve la vraie raison de cette demande.

Nous devrions songer à notre responsabilité de législateurs en faisant des déclarations de cette nature. La Constitution nous donne le droit d'en faire ; nous avons ce droit en vertu d'un article de l'acte de l'Amérique britannique du Nord, non pas en vertu de l'article 91, qui traite des attributions du parlement fédéral, mais par exception, en vertu de l'article 92, qui traite des attributions des législatures provinciales. Il est dit, au paragraphe 10 de l'article 92 de l'acte de l'Amérique britannique du Nord, que la législature de chaque province peut seule faire des lois relativement aux travaux d'intérêt local et aux entreprises autres que celles qui sont comprises dans les catégories suivantes, dont une est définie en ces termes :

Les travaux qui, bien qu'entièrement situés dans la province, seront, avant ou après leur exécution, déclarés par le Parlement du Canada, être pour l'avantage du Canada, ou pour l'avantage de deux ou d'un plus grand nombre des provinces.

Or, nous demande de faire une déclaration solennelle en vertu d'un article important de la Constitution, dans le but de soustraire ce chemin de fer à la juridiction de la province d'Ontario qui s'en occupe depuis vingt ans et qui a imposé certaines conditions qu'on n'a pas remplies, et de dire que ce chemin de fer est une œuvre destinée au bien général du Canada. Nous ne devrions pas nous prononcer à la légère, nous ne devrions pas abuser de cet article de notre Constitution, et ce serait en abuser que de faire une déclaration de ce genre, dans un but condamnable et ultérieur. Si le Parlement peut établir que cette œuvre est destinée, au bien général du Canada, qu'il l'établisse. On ne l'a pas démontré jusqu'à présent, mais il est de toute évidence, d'après ce projet de loi, qu'on nous demande à faire cette déclaration, non parce qu'il serait survenu un changement dans la nature de cette œuvre, mais seulement parce que les parties qui y sont intéressées, ne pouvant plus obtenir de délai de la province d'Ontario, ont pris le parti de s'adresser au Parlement du Canada et de le prier de leur continuer les prolongations de

délai qu'ils ont obtenues depuis vingt ans.

Faire droit à cette demande, ce serait abuser de nos attributions et de notre juridiction en matière de législation ; aussi ai-je décidé de protester contre l'adoption de ce bill. Il y a sept ou huit ans, un membre important du cabinet, l'honorable M. Charles Fitzpatrick, maintenant juge en chef de la cour suprême du Canada, nous disait que, dans le passé, on avait abusé, à maintes reprises, de ce même article de notre Constitution, et que le gouvernement libéral verrait à ce qu'il n'en fût plus ainsi à l'avenir. Or, je ne saurais concevoir d'abus plus flagrant ni plus odieux de cet article, que celui qu'on cherche à commettre aujourd'hui en présentant ce bill à la Chambre. Sans raisonnement, sans motif, sans excuse, mais dans le but très évident de permettre à ces messieurs d'obtenir ce qui leur a été refusé par la législature de la province d'Ontario, la seule autorité dans l'espèce, on s'en vient nous demander de voter cette mesure.

Ce bill est appuyé par la majorité de la députation sans qu'elle paraisse se rendre compte de ce à quoi elle s'expose en adoptant un projet de ce genre ; et si le parlement du Canada peut agir ainsi sans cause ni excuse raisonnable, il peut empiéter, dans une immense mesure, sur les attributions des législatures provinciales, il peut empiéter injustement et à l'excès sur les droits des provinces, et voilà ce qu'il ne devrait pas faire à la légère maintenant, ni plus tard. Encore un mot, un seul. L'honorable député de Thunder-Bay et de Rainy-River nous déclare que cette entreprise est très recommandable. Il semble croire qu'elle s'améliore avec le temps, comme le vin.

M. LANCASTER : Vendange de 1878.

M. R. L. BORDEN : Oui, vendange de 1886 ou de 1878, je ne sais plus laquelle. Cette entreprise s'est améliorée avec le temps, selon sa théorie, et il va s'ensuivre qu'à l'avenir, lorsque quelqu'un se présentera au comité des chemins de fer et canaux pour obtenir une prolongation de délai, la meilleure raison qu'il pourra alléguer sera la question de l'entreprise dont il s'agit maintenant est restée en suspens devant le Parlement durant quinze ou vingt ans, et qu'il ne s'est rien fait en vertu des lois adoptées jusqu'alors. Si telle est la prétention ou si tel est le raisonnement de mon honorable ami, nous allons y donner toute la considération voulue, et je ne doute pas que la majorité de la députation ne l'approuve. Pourquoi ces messieurs ne s'adressent-ils pas à la législature compétente, à la législature de la province d'Ontario, qui s'est occupée de cette affaire dans le passé? Entreprise provinciale et assujettie à l'autorité de la législature provinciale durant vingt ans, comment se fait-il que, tout à coup, du mois de mai 1905 au mois de mars 1906, elle ait revêtu le caractère d'une entreprise fédérale? Qu'est-il survenu, au

cours de ces neuf mois, pour transformer en un chemin de fer fédéral ce chemin qui était depuis vingt ans un chemin de fer provinciale ? Peut-on le dire, l'a-t-on dit à la députation jusqu'à présent ? Je n'ai absolument rien entendu dire qui puisse être apprécié comme une raison susceptible de donner lieu à une telle conclusion ou à l'adoption d'un projet de loi comme celui qui nous est maintenant soumis. Je ne connais pas le fond de la question relative à la chute d'eau que l'on a tant débattue, mais si les allégations faites dans cette Chambre et sans contradiction au sujet de la concession de ces terrains qui appartenaient aux Indiens, les pupilles de ce pays, en vertu d'un arrangement qu'on les a forcés d'accepter, sont conformes à la vérité des faits, cette question mérite d'être et sera, je l'espère, étudiée avec beaucoup plus de soin qu'elle ne l'a été dans le passé. Comme j'ai osé le dire il y a seulement quelques jours, une compagnie de chemin de fer a droit d'exproprier ces terrains-là, mais le gouvernement devrait restreindre la compagnie à ce droit et n'exercer aucune influence sur les Indiens, dans l'intérêt de la compagnie, pour les obliger à vendre leur patrimoine, parce qu'il y a là une différence très évidente. La compagnie exproprie ces terrains-là pour les fins de son entreprise et ne peut s'en servir que pour ces mêmes fins. Si, au moyen de l'influence qu'elle ferait exercer par les fonctionnaires de l'Etat sur les pupilles de l'Etat, elle obtenait le droit d'acheter ces terrains et les acquérait sans aucune restriction ni condition, elle pourrait ensuite les faire servir à des fins de spéculation, et c'est ce que le Gouvernement et le Parlement de ce pays ne doivent pas permettre. Je dirai, en terminant, que, sans m'opposer le moins du monde au développement légitime de nos réseaux de chemins de fer, y compris le chemin en question, aussi bien que tout autre, je tiens et tiendrai à ce que le Parlement du Canada n'intervienne pas, avec mon consentement du moins, dans un but comme celui qui est si évident dans le présent cas, dans une affaire d'intérêt, absolument provincial et exclusivement assujettie, par conséquent, à l'autorité de la législature provinciale.

M. CONMEE : Monsieur l'Orateur, les Débats semblent me justifier d'avoir dit que j'avais donné d'autres raisons que celle dont a parlé l'honorable chef de l'opposition (M. R. L. Borden). L'honorable chef de l'opposition tenait à obtenir des renseignements et j'ai fait la déclaration qu'il a mentionnée. Mais j'en ai fait une autre et je vais la lire. La voici :

Je crois avoir donné de bonnes raisons, dont l'une est que la compagnie doit avoir toujours eu l'intention de s'adresser au parlement fédéral puisqu'elle y a déposé un de ses plans. Une autre raison que j'ai donnée, c'est qu'elle se propose de traverser un cours d'eau limi-

M. R. L. BORDEN.

trophe, et une troisième, c'est qu'elle a besoin d'une loi fédérale, comme il en faut une aux autres compagnies afin d'obtenir les fonds nécessaires au succès de leurs entreprises. L'honorable député sait que toutes les compagnies s'adressent finalement au parlement fédéral pour se faire autoriser, parce que la loi fédérale est au-dessus de la loi provinciale, parce qu'elle est nécessaire au placement des obligations, etc.

Ces raisons me paraissent puissantes. Je ne cherche pas à établir que cette compagnie de chemins de fer se soit recommandée en faisant renouveler sa charte à deux ou trois reprises ; mais la gauche s'étant appuyée sur ce fait pour prétendre qu'il ne faut pas accorder la charte qu'on nous demande maintenant, j'ai affirmé que, suivant moi, la raison donnée par la gauche n'en était pas une. C'est le bill lui-même que la Chambre a à étudier.

Ce chemin de fer doit-il traverser une partie du pays qui ait besoin, dans une certaine mesure, d'être desservie par un chemin de fer ? C'est surtout cela qu'il s'agit de savoir. Je prétends que cette compagnie de chemins de fer a tout autant droit à un renouvellement de sa charte que toute autre compagnie qui ait pu s'adresser au Parlement au cours de cette session.

(L'amendement de M. Boyce est rejeté à mains levées.)

A mains levées la 3e lecture en est ordonnée et le projet de loi est définitivement adopté.

La séance, suspendue à une heure, est reprise à trois heures.

3e LECTURE,

Après délibération sommaire en comité, de cinq projets de loi d'intérêt privé :

Le 1er (n° 90), déposé par M. Pardee, tendant à autoriser la compagnie d'assurance sur la vie la United Empire ;

Le 2e (n° 202), déposé par M. Campbell, tendant à autoriser la General Accident Assurance Company of Canada ;

Le 3e (n° 204), déposé par le même, tendant à autoriser la Chartered Bank of London and Canada ;

Le 4e (n° 210), déposé par M. Derbyshire, tendant à faire droit à William Edward Ogden ;

Le 5e (n° 75), déposé par M. Crawford, tendant à autoriser la compagnie des embranchements du Grand-Tronc-Pacifique.

ADOPTION DES AMENDEMENTS FAITS PAR LE SENAT AU BILL DE LA MAISON REVILLON.

M. McCool propose l'adoption, en dernier épreuve, des amendements faits par le Sénat au projet de loi (n° 76) concernant

la maison Révillon frères (à responsabilité limitée).

(Les amendements sont adoptés.)

M. SPROULE : Je n'ai pas eu le temps d'étudier ces amendements à fond, mais il me semble qu'on y reconnaît à l'exécutif la faculté de reculer, par un décret, les limites du territoire dans lequel il est permis à cette compagnie de faire des affaires. Cela sort de l'ordinaire, n'est-ce pas ?

M. FIELDING : Je crois que l'objet du bill est plutôt de permettre au Gouvernement de limiter certaines opérations de cette compagnie à certain territoire. C'est une ancienne compagnie qui fait virtuellement le même genre d'affaires que la compagnie de la baie d'Hudson et l'on a jugé à propos de lui donner des pouvoirs de faire certaines opérations dans les territoires non organisés où il n'y a pas de bureaux de postes et de télégraphes, opérations qu'elle ne pourrait pas faire dans le centre du pays. Le bill a pour but de permettre au Gouverneur en conseil de définir les parties du Canada dans lesquelles la compagnie pourra faire de telles opérations.

(Les amendements sont adoptés.)

2e LECTURE

De cinq projets de loi :

Le 1er (n° 212), déposé par M. Bole, relatif à l'association des voyageurs de commerce du Nord-Ouest ;

Le 2e (n° 213), déposé par le même, relatif à la compagnie du chemin de fer de Manitoba et de Keewatin ;

Le 3e (n° 216), déposé par M. Crawford, tendant à autoriser la compagnie des forces motrices de l'ouest de la Grande rivière ;

Le 4e (n° 217), déposé par M. McCool, tendant à autoriser la compagnie du chemin de fer de Timagami à Cobalt et au Témiskaming ;

Le 5e (n° 221), déposé par M. Crawford, tendant à autoriser la compagnie du chemin de fer de Prince-Albert et de la Saskatchewan du Nord.

ADOPTION DU PROJET DE RESOLUTION RELATIF AUX COMMISSAIRES DU PORT DE MONTREAL.

La Chambre passe à la discussion en comité général sur le projet de résolution suivant, déposé par M. Brodeur :

Arrêté : Il y a lieu d'autoriser le Gouverneur à avancer, par décret rendu en conseil privé, aux commissaires du port de Montréal les sommes nécessaires, jusqu'à un montant de pas plus de \$250,000, pour leur permettre de rembourser les obligations émises par eux en 1876 et qui viennent à échéance le 5 de juillet 1906.

M. SPROULE : Si je ne me trompe, le Gouvernement doit déposer un projet de loi pour donner suite à cette résolution, étant convenu que l'examen n'en sera pas achevé sans qu'on nous fournisse l'occasion de discuter cette question dans la délibération du bill plutôt que dans l'examen du projet de résolution.

M. BRODEUR : Voici les motifs de cette proposition. La dette de la commission du port de Montréal se divise en deux parties : une partie des obligations est entre les mains du public et l'autre partie en la possession du Gouvernement. Ces premières obligations qui ont été émises sont entre les mains du public. Le 15 juillet prochain, \$250,000 de ces obligations deviendront dues. Elles portent intérêt à 6 pour 100. Nous avons jugé à propos d'autoriser la commission du port de Montréal d'émettre de nouvelles obligations pour remplacer celles-ci, qui vont échoir le 15 juillet, et le Gouvernement se fait autoriser aussi à avancer à la commission l'argent à 3 pour 100 d'intérêt pour opérer le rachat de ces obligations.

(Le projet de résolution est lu pour la 1re et la 2e fois et adopté.)

DEPOT D'UN PROJET DE LOI.

M. BRODEUR demande à déposer un projet de loi (n° 222) relatif aux commissaires du port de Montréal.

Cette motion est adoptée.—Le projet de loi est lu pour la 1re fois.

ADOPTION DU PROJET DE RESOLUTION RELATIF A LA PECHE A LA BALEINE DANS LA BAIE D'HUDSON.

La Chambre passe à la discussion en comité général sur le projet de résolution suivant, déposé par M. Brodeur :

Arrêté : Il y a lieu de régler que tout bateau engagé dans la pêche à la baleine dans la baie d'Hudson ou dans les eaux canadiennes au nord du 55e parallèle de latitude nord paiera une licence de \$50 par année.

M. BRODEUR : Une loi votée en 1904 oblige les pêcheurs à la baleine à payer une licence de \$500. Ces licences s'appliquent à une certaine partie du golfe Saint-Laurent, mais dans la baie d'Hudson la qualité de la baleine de même que les profits que cette industrie rapportent ne permettent pas aux propriétaires de bateaux de payer une licence de \$500. On a fait savoir au département que ce serait simplement tuer cette industrie si l'on imposait une licence aussi élevée que \$500 dans la baie d'Hudson et dans les régions du nord. Le but de la loi que nous présentons est de mettre la licence à \$50 au lieu de \$500.

M. URIAH WILSON : Quel est l'objet de la licence ?

M. BRODEUR : Le même système existe à Terre-Neuve et on a trouvé qu'il fonctionnait d'une manière satisfaisante. Avant l'établissement des licences on faisait une grande destruction de baleines, et on a eu recours à ce moyen pour les protéger.

M. URIAH WILSON : Est-ce que le seul but de ce bill est de régulariser le nombre des bateaux.

M. BRODEUR : Oui.

M. URIAH WILSON : Cet honoraire est à peine suffisant pour payer les dépenses des fonctionnaires qui percevront ces licences.

M. BRODEUR : Cette perception n'occasionne pas de dépenses supplémentaires. Le département a déjà un service établi dans le golfe Saint-Laurent pour veiller à la protection des pêcheries en général et les fonctionnaires de ce service s'occuperont en même temps de la baleine. Il n'y a pas d'augmentation de dépenses.

M. LAKE : Combien y a-t-il de bateaux engagés dans la pêche à la baleine ?

M. BRODEUR : C'est très difficile à dire. C'est là une des raisons qui ont engagé le Gouvernement à organiser des expéditions dans les mers du Nord. Je crois que nous avons reçu au département cinq ou six demandes de permis.

M. HAGGART : La licence est-elle de \$500 par bateau ou par chaloupe.

M. BRODEUR : Je crois que la loi n'autorise qu'un seul bateau et la licence est pour le bateau.

M. HAGGART : Il pourrait y avoir cinq ou six chaloupes par bateau ?

M. BRODEUR : Non, je crois qu'il n'y en a qu'une ; c'est ainsi que j'interprète la loi.

M. SPROULE : Je crois que le ministre a dit l'autre soir qu'il y avait beaucoup de baleines dans la baie d'Hudson et que chaque baleine valait \$15,000.

M. BRODEUR : Pas dans ces régions ; la baleine peut-être que l'on prend dans le golfe Saint-Laurent.

M. SPROULE : Non, le ministre parlait de l'expédition de l'"Arctic", et c'est ce qu'il a dit.

M. BRODEUR : Je ne crois pas avoir dit cela.

(Le projet de résolution est lu une 1re et une 2e fois et adopté.)

DEPOT D'UN PROJET DE LOI.

M. BRODEUR demande à déposer un projet de loi (n° 222) relatif à la loi sur les pêcheries.

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

M. WILSON.

DISCUSSION DES SUBSIDES.

Observatoire astronomique d'Ottawa—Aménagements, meuble, coupole, etc., \$15,000.

L'honorable M. CHARLES S. HYMAN (ministre des Travaux publics) : Ce crédit est simplement celui de l'année dernière qui n'a pas été dépensé et que nous demandons de voter de nouveau pour l'achèvement de l'observatoire astronomique à Ottawa.

M. BENNETT : Où achète-t-on ces articles ?

M. HYMAN : Ce crédit couvre les instruments astronomiques, la coupole, etc. Une petite partie seulement sera pour l'aménagement. Nous achetons ces articles de trois maisons différentes : la Ottawa Office Specialty Company, la Eclipse Company et une maison de Gananoque. Dans ce cas-ci c'étaient des aménagements d'une nature particulière et on les achète d'une maison de Toronto.

M. BENNETT : Au concours ?

M. HYMAN : Quelques-uns. La méthode que nous avons adoptée dans le département pour faire ces achats est la suivante : lorsqu'il s'agit d'un achat considérable nous demandons des soumissions, mais lorsqu'il ne s'agit que d'un petit achat nous avons un fonctionnaire qui est chargé spécialement de traiter ces affaires, qui connaît le coût exact de ces articles, et qui insiste toujours pour les avoir à un prix raisonnable.

M. SPROULE : Comment faites-vous pour connaître le coût ?

M. HYMAN : Lorsque nous demandons des soumissions, un fonctionnaire du département préposé à cette fin, fait le calcul du coût de chaque article, de chaque pied carré de matériaux, et par ce moyen nous arrivons très près du prix coûtant. Tous les jours nous recevons des soumissions pour la construction d'un édifice ou d'un autre.

M. SPROULE : De combien de compagnies achetez-vous vos meubles ?

M. HYMAN : De toutes les compagnies du Canada.

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

M. HYMAN : J'en connais trois, une à Newmarket, une à Gananoque et une à Ottawa.

M. BENNETT : Quel est le nom de la maison d'Ottawa ?

M. HYMAN : La Eclipse Furniture Co.

M. BENNETT : Est-ce celle dans laquelle le secrétaire privé du ministre, M. Hunter, a des intérêts ?

M. HYMAN : Je ne sais véritablement pas de quoi l'honorable député veut parler. Je n'ai jamais entendu dire que mon secrétaire

particulier eût des intérêts dans aucune compagnie.

M. BENNETT : Il existe un monsieur du nom de Hunter qui, je crois, est le secrétaire particulier du ministre, et son nom figure dans le personnel d'une des compagnies. J'ai demandé si c'était la compagnie Eclipse. Le ministre pourrait-il me renseigner ?

M. HYMAN : C'est du nouveau pour moi. Si l'honorable député a des renseignements à ce sujet, tout ce que je puis lui dire, c'est que je n'en ai pas.

M. BENNETT : Je ne dis pas que j'ai une connaissance personnelle de la chose ; mais c'est le bruit qui court ?

M. HYMAN : L'honorable député ne devrait pas ainsi exposer en public le nom d'un fonctionnaire s'il n'a pas de preuves à obtenir que ce qu'il dit est vrai. Il me semble que c'est très injuste de sa part.

M. BENNETT : Si l'honorable ministre a d'autres crédits à soumettre à une séance ultérieure, il pourra alors nous dire si M. Hunter est intéressé dans quelqu'une de ces compagnies d'articles de bureau, et cela mettrait fin à la rumeur.

M. HYMAN : Il y aura d'autres crédits, et je prendrai des renseignements.

M. BENNETT : C'est une chose dont tout le monde parle.

M. URIAH WILSON : L'honorable ministre peut-il nous dire combien cet édifice, avec les aménagements, a coûté jusqu'à présent, et combien on y dépensera encore avant qu'il soit terminé ?

M. HYMAN : \$58,288 dont nous avons payé \$43,288. Cette somme de \$15,000 est pour le compléter.

M. URIAH WILSON : C'est en addition aux \$75,000 dépensés sur l'édifice même.

Ottawa—Edifice des archives du Dominion, \$38,000.

M. HYMAN : La construction de cet édifice a été donnée à l'entreprise et ces \$38,000 sont pour payer ce qui est dû à l'entrepreneur.

Ottawa—Hôtel des Monnaies, \$150,000.

M. HYMAN : Le cas est le même que pour l'édifice des archives.

M. BENNETT : Puis-je demander à l'honorable ministre si le commis du département qui surveille ces travaux est le même qui surveillait les travaux de la tour de l'édifice Ouest qui s'est écroulée ?

M. HYMAN : Non, c'est M. George Stockland qui surveille la construction de cet édifice.

M. BENNETT : Y avait-il un surveillant avant M. Stockland qui remplissait les mêmes fonctions que lui ?

M. HYMAN : M. Stockland a surveillé ces travaux depuis le commencement.

M. BOYCE : Est-ce que l'homme qui est obligé de surveiller ces travaux a d'autres occupations à part celle-là ? Est-il employé dans le département ?

M. HYMAN : Non.

M. BOYCE : Est-ce la coutume du département des Travaux publics de confier l'inspection des constructions à Ottawa à des fonctionnaires qui ont d'autres attributions dans le département, ainsi que la chose a été révélée par les témoignages donnés à l'enquête au sujet de la tourelle "Laurier."

M. HYMAN : Non, ce n'est pas la coutume du département. Nous avons deux ou trois inspecteurs à Ottawa qui sont employés dans le département et qui sont des hommes d'expérience et lorsque nous avons des travaux considérables, nous les préposons spécialement à leur surveillance, et ils n'ont rien autre chose à faire que cela.

M. BOYCE : Alors le cas de M. Taylor est exceptionnel ?

M. HYMAN : C'est un cas exceptionnel.

M. SPROULE : Et les fonctionnaires ne reçoivent aucun supplément d'appointements pour surveiller la construction de ces édifices ?

M. HYMAN : Non.

M. SPROULE : La construction de l'hôtel des Monnaies a-t-elle été donnée à l'entreprise ?

M. HYMAN : Oui.

M. SPROULE : L'honorable ministre peut-il nous dire à quel prix ?

M. HYMAN : Le prix est de \$268,470.

M. BOYCE : Quand espérez-vous que l'édifice sera fini ?

M. HYMAN : Il doit être fini en janvier 1907.

Ottawa—Edifice du parlement—Agrandissements et modifications, \$50,000.

M. HYMAN : La dépense principale sera celle de l'agrandissement de la bibliothèque qui a été demandée par le comité de la bibliothèque. Nous proposons aussi de prolonger l'aile ouest de la Chambre des communes afin de donner plus d'espace aux membres de la Chambre et aux fonctionnaires.

M. BENNETT : Le département demandera-t-il des soumissions par la voie des journaux ?

M. HYMAN : Oui.

M. SPROULE : J'ai entendu des députés se plaindre qu'il n'y avait aucune pièce dans le restaurant où ils peuvent conduire leurs femmes et leurs filles. Je signale ces plain-

tes à l'attention du ministre et je lui demandai de faire faire les améliorations nécessaires qui ne devraient pas coûter très cher. Dans son état actuel le restaurant est le dernier endroit où un député peut conduire sa femme et ses enfants.

M. HYMAN : Un honorable député m'a fait la même plainte hier, et je lui ai répondu qu'il y avait à l'étage supérieur une salle expressément réservée aux dames, mais il m'a dit qu'il n'en avait jamais entendu parler. Lorsqu'il a vu le salon que nous avons préparé pour recevoir les dames il a paru satisfait.

M. SPROULE : Ce salon paraît être fermé à clef le dimanche.

M. HYMAN : C'est peut-être depuis le dépôt du bill relatif au dimanche.

M. SPROULE : Je ne croyais pas que le Gouvernement irait si loin dans ses efforts pour faire observer le dimanche que de fermer à clef les portes des bureaux de la chambre de communes.

M. HYMAN : Je sais que les salles du restaurant ne sont pas convenables, mais la difficulté est de trouver de l'espace. Avec ce crédit nous nous proposons de mettre la salle à manger plus loin et d'améliorer cette partie de l'édifice d'une manière générale. J'ai eu le plaisir de discuter cette question avec quelques membres de l'opposition, et je vais demander la création d'un petit comité pour en conférer.

Quelques MEMBRES : Très bien! très bien.

M. SPROULE : Allez-vous mettre le restaurant dans une autre partie de l'édifice.

M. HYMAN : Je ne puis dire encore ce que nous ferons, mais je prendrai l'avis du comité qui sera nommé.

M. SPROULE : J'espère que le ministre n'oubliera pas mon observation.

M. BARR : La proposition de l'honorable député de Grey-est est bonne. L'année dernière on nous a promis certaines améliorations, et si celles qu'on nous promet aujourd'hui ne se font pas plus rapidement, nous souffrirons encore longtemps des inconvénients actuels. Il n'y a aucun doute que les députés sont très à l'étroit; dans le moment la plupart d'entre nous n'ont pas autre chose que leur petit pupitre.

Le Musée Victoria à Ottawa, \$125,000.

M. HYMAN : On s'attend que l'entrepreneur aura droit à cette somme pendant l'année prochaine.

M. SPROULE : Comment va la construction de cet édifice ?

M. HYMAN : Il y a eu quelques retards ce printemps, mais aujourd'hui les travaux vont bien. L'entrepreneur a jusqu'en 1908

M. SPROULE.

pour achever l'édifice, et il n'y a aucun doute qu'il pourra le terminer.

M. SPROULE : Est-ce que c'est le même entrepreneur qui a construit la tour elle qui s'est écroulée ?

M. HYMAN : Oui.

M. SPROULE : Est-ce le même inspecteur.

M. HYMAN : Non. L'inspecteur qui est proposé à la surveillance de cet édifice est M. Canty qui est un fonctionnaire du département de très longue expérience.

M. SPROULE : L'accident de la tourelle devrait engager le ministre à exercer une vigilance plus qu'ordinaire. Tous ceux qui examinent les matériaux dont on s'est servi pour cette construction doivent conclure qu'il y a eu beaucoup de négligence, pour ne pas dire plus. Le département avait autrefois l'habitude de soumettre à l'épreuve chaque batiée de ciment. Si cela avait été fait on aurait employé de bien meilleurs matériaux. Lorsqu'on examine les matériaux on peut voir qu'ils n'avaient aucune force ni cohésion.

M. HYMAN : Il y a une chose au sujet de laquelle je me propose d'exercer la plus forte surveillance, c'est la compétence de ceux que le département emploie pour surveiller les travaux publics. J'ai pris bien soin d'insister, quelles que soient les recommandations, que le surveillant soit un homme compétent, et je m'efforcerai de mettre cette politique à exécution.

M. SPROULE : Si la politique suivie par le ministre donne les résultats que nous avons vus, je crois qu'il y a quelque chose qui ne va pas.

Ottawa — Edifices administratifs—Agrandissements de l'édifice Est, \$75,000.

M. HYMAN : C'est le ministre des Finances qui veut avoir de nouvelles voûtes. Ce crédit a été voté l'année dernière, mais nous ne l'avons pas employé. Nous avons tant de travaux à faire que nous avons réussi à faire consentir le ministre des Finances à remettre cet ouvrage à une autre année.

M. BENNETT : Ces travaux seront-ils donnés à l'entreprise ?

M. HYMAN : Oui.

Ottawa—Edifice Ouest—Agrandissement, \$6,000.

M. LAKE : Cela veut-il dire que tout l'argent voté pour la tourelle écroulée a été dépensé.

M. HYMAN : L'entrepreneur a été payé de ce qui lui était dû sur le certificat de l'architecte en chef.

M. URIAH WILSON : Avez-vous trouvé qui est en faute et qui doit payer les pertes ?

M. HYMAN: Non, cette question n'est pas encore résolue. La Chambre a devant elle le rapport de l'enquête au sujet des causes de l'accident, et j'ai dit à l'entrepreneur que je n'avais aucune objection qu'il dépose une pétition de droit, s'il le désire, ce qui lui permettra de se présenter devant les tribunaux, qui auront devant eux tous les témoignages et pourront déterminer les responsabilités.

M. BOYCE: Le prix total de l'entreprise était de \$75,000, n'est-ce pas ?

M. HYMAN: Oui.

M. BOYCE: Cette somme a été payée.

M. HYMAN: Non. L'entrepreneur a reçu, le 31 décembre, \$51,330.

M. SPROULE: Comment se fait-il que nous avons voté \$85,000 l'année dernière et que l'on nous demande \$6,000 de plus cette année ?

M. HYMAN: Mon honorable ami doit comprendre que le crédit que nous demandons aujourd'hui n'a pas de rapport avec cet édifice, parce que nous ne dépensons pas toujours tout le crédit qui est autorisé par la Chambre.

M. SPROULE: Quand vous ne dépensez pas le crédit, alors c'est un renouvellement que vous demandez et nous ne voyons pas cela dans le cas présent.

M. HYMAN: Les crédits ont été préparés de bonne heure au commencement de l'année lorsque nous croyions que l'entrepreneur ferait de l'ouvrage pour beaucoup plus d'argent qu'il n'a fait. Conséquemment, bien que ce crédit n'apparaisse pas comme un renouvellement, c'en est réellement un.

M. BLAIN: Lors de la discussion sur l'écroulement de la tourelle Laurier le ministre a dit qu'il nommerait un tribunal indépendant pour faire une enquête en la matière. Puis-je demander si M. Curry, de Toronto, n'est pas à l'emploi du Gouvernement depuis quelques années déjà, comme architecte des travaux publics dans la province d'Ontario ?

M. HYMAN: M. Curry a fait des travaux à commission pour le département des Travaux publics. Il n'est pas à l'emploi du département, et je suis certain que l'honorable député conviendra avec moi que c'est un homme très compétent. Sa réputation est telle que je ne crois pas que l'on puisse dire de lui qu'il se laisserait influencer parce que le département des Travaux publics lui aurait donné des travaux à faire à commission.

M. BLAIN: Je ne dis rien, je ne pourrais rien dire non plus contre la réputation de M. Curry. Je crois qu'il est juste de dire qu'il est un architecte très capable, mais le fait n'en existe pas moins que, lorsqu'il y a quelques années, la Chambre était appelée

à voter un crédit général pour payer les architectes à l'emploi du gouvernement dans les différentes parties du Canada, on posa une question au ministre qui répondit que M. Curry, de Toronto, était un architecte consultant du département dans la province d'Ontario. On me dit que c'est lui qui a surveillé les travaux faits aux salles militaires à Toronto. Est-ce le cas ?

M. HYMAN: J'ai dit que M. Curry avait été employé par le département. Il n'a pas et n'a jamais eu d'emploi régulier, mais nous utilisons les services de M. Curry lorsque nous avons besoin d'un architecte à Toronto. Et dans chaque cas on lui paye une commission, comme on en paie à tout autre architecte du dehors.

M. BLAIN: Puis-je demander au ministre si M. Curry n'est pas à l'emploi du gouvernement au sujet des travaux que l'on fait aux salles militaires à Toronto ?

M. HYMAN: M. Curry est chargé de la surveillance de ces travaux par le gouvernement et il lui est payé une commission.

M. BLAIN: Quant a-t-il été nommé ?

M. HYMAN: Lorsque l'entreprise a été adjugée. Nous avions besoin d'un homme d'expérience pour surveiller les travaux de cet édifice, et nous avons payé à M. Curry les honoraires ordinaires d'un architecte pour la surveillance de ces travaux.

M. BLAIN: Alors M. Curry était à l'emploi du département pour surveiller les travaux des salles militaires à Toronto, lorsque l'honorable ministre l'a nommé pour faire une enquête au sujet de la tourelle écroulée ?

M. HYMAN: Il n'était pas à l'emploi du département.

M. BLAIN: Mon honorable ami joue sur les mots. N'est-il pas vrai que M. Curry était à l'emploi du département bien qu'il ne fût pas fonctionnaire permanent ? Mon honorable ami le ministre a dit que lorsque l'entreprise a été accordée pour la construction des salles militaires à Toronto, M. Curry avait été préposé à la surveillance des travaux et de la dépense.

M. HYMAN: Cela est vrai.

M. BLAIN: Et il était à l'emploi du gouvernement pour la surveillance de ces travaux lorsque le ministre l'a nommé pour conduire l'enquête au sujet de la tour écroulée, et nous sommes aussi informés par le ministre que M. Curry était architecte consultant du département pour la province d'Ontario. Je demanderai si dans son opinion cet homme, quelle que soit sa compétence comme architecte, peut être considéré indépendant pour faire une enquête dans un cas comme celui de la chute de la tourelle Laurier. Je suis certain que le ministre ne soutiendra pas cette prétention.

M. HYMAN : Je serais très peiné d'être obligé de dire au sujet d'un homme de la réputation de M. Curry comme architecte, d'un homme qui est, je pourrais dire, à la tête de cette profession, que le fait que le département des Travaux publics lui a payé une commission pour surveiller certains travaux de temps à autre, l'empêcherait de rendre un jugement juste et intelligent dans cette matière.

M. SPROULE : Le souvenir qui m'est resté, et je crois qu'il est resté aussi dans l'esprit de cette Chambre, est que l'honorable ministre nous a dit qu'il nommerait autant que possible une commission entièrement indépendante qui n'aurait aucune attache avec le gouvernement, pouvant la préjuger ou l'influencer dans son jugement. J'ai certainement cru qu'il avait choisi les membres de la commission complètement en dehors des personnes employés ordinairement par le département et qu'il avait choisi une commission absolument indépendante qui ne serait pas exposée à être influencée soit pour soit contre le Gouvernement par les relations de ses membres avec l'administration. Or, nous découvrons aujourd'hui que le Gouvernement a nommé virtuellement ses propres employés, et en toute justice, considérant ce qu'est la nature humaine, on ne peut pas s'attendre que ces personnes rendent le même jugement indépendant qu'une autre qui n'a pas de liaisons avec le Gouvernement qui n'en reçoit aucun salaire et n'attend aucune faveur.

On espérait une autre commission que celle-là. Je ne parle pas de l'honnêteté ou de la compétence professionnelle de M. Curry, Je n'en connais rien. Je parle de l'opinion qui est restée dans l'esprit de la Chambre que cette commission serait entièrement indépendante et choisie en dehors des employés du gouvernement, une commission enfin de laquelle on pouvait attendre une enquête complète et un jugement impartial.

M. HYMAN : Je dois dire que M. Curry n'est pas le seul membre de la commission. Le Gouvernement a nommé aussi M. Hutchison de Montréal, un architecte qui est à la tête de sa profession et qui a été associé à M. Curry pour conduire l'enquête ; et les deux s'accordent dans leur rapport.

M. BENNETT : M. Hutchison n'a-t-il pas quelques parents ou un parent employé dans le département de l'honorable ministre ?

M. HYMAN : Lorsqu'on a appelé mon attention il y a quelques temps sur une nouvelle qui a paru dans la presse, j'ai découvert qu'il avait un neveu employé dans le département depuis plusieurs années.

Une VOIX : Le ministre n'a-t-il pas eu l'intention d'employer M. Fuller, de Toronto ?

M. BLAIN.

M. HYMAN : C'est une erreur que j'ai faite lorsque j'ai mentionné son nom au lieu de celui de M. Curry. M. Curry est chargé de la surveillance des travaux au bureau de poste de Toronto.

M. BENNETT : Il n'a pas d'autres travaux en dehors de Toronto ?

M. HYMAN : Non, pas d'autres travaux en dehors de Toronto.

M. SPROULE : C'étaient pour ainsi dire alors deux employés de l'Etat.

M. HYMAN : Cela n'est pas juste.

M. SPROULE : Je crois que c'est juste, et conforme aux renseignements que l'honorable ministre donne lui-même à la Chambre.

M. TELFORD : Ces deux architectes étaient dans une situation entièrement différente de celle d'un fonctionnaire public. Une personne qui est un employé régulier du gouvernement est dans une situation entièrement différente d'une autre qui n'a à faire que l'inspection de certains travaux ou surveiller certains travaux.

M. BLAIN : Je ne suis pas surpris d'entendre l'honorable député de Grey-nord (M. Telford) parler ainsi. Je suppose qu'à Owen-Sound on est habitué à voir les travaux du Gouvernement surveillés par toute sorte de gens. L'honorable député est parfaitement au courant de ce qui se passe là-bas et il veut défendre la même politique devant la Chambre. Nous ne nous étonnons pas qu'il vienne à la rescousse de l'honorable ministre des Travaux publics sur cette question.

M. TELFORD : Je ne raconte que des faits.

M. BLAIN : Les faits sont que la tourelle s'est écroulée et quelqu'un doit être blâmé. Tout homme qui examinera les dépositions ne pourra faire autrement d'en arriver à la conclusion que le "Gouvernement est responsable.

M. HYMAN : Je regrette d'entendre l'honorable député parler comme il le fait, vu que la question, ainsi que je l'ai dit, doit être soumise aux tribunaux.

M. BLAIN : Je ne veux rien dire qui puisse sembler une ingérence dans les tribunaux. Mais je dis que le rapport montre que les matériaux n'étaient pas ce qu'ils devaient être, que l'ouvrage a été mal fait, que les plans ont été modifiés du consentement de l'architecte en chef. Lorsque cette question est venue pour la première fois devant la Chambre l'honorable député de Labelle (M. Bourassa) a fait la déclaration suivante :

Monsieur l'Orateur, je crois qu'il est important qu'une enquête soit faite par un ingénieur du dehors, avant de poursuivre les travaux de déblayement. Sans vouloir laisser

planer aucun soupçon sur le personnel du ministère, je crois qu'il serait naturel, de la part d'un fonctionnaire de l'administration, de chercher à protéger ceux de ses collègues qui pourraient être en faute. Le ministre devrait ordonner immédiatement une inspection par des experts étrangers à l'administration.

La Chambre est restée alors avec l'opinion qu'aucune personne à l'emploi du gouvernement ne serait nommée pour faire cette enquête. L'honorable député de Grey-nord prétend qu'il y a une distinction à faire entre un fonctionnaire permanent du gouvernement et une personne qui n'est employée que temporairement.

Mais si l'on s'en tient aux paroles du ministre lui-même, il a dit que M. Curry était l'architecte consultant du département non seulement dans la ville de Toronto, mais aussi dans toute la province d'Ontario. En face de cette déclaration et de la promesse du ministre d'une enquête indépendante, le pays sera un peu surpris d'apprendre que parmi les architectes que l'on peut trouver à Montréal, à Ottawa, à Toronto ou dans aucune autre partie du Canada, le ministre justement en a choisi un qui est en ce moment à l'emploi du gouvernement, qui reçoit une commission, et qui naturellement a des obligations envers le Gouvernement. L'honorable ministre a dit qu'il était très soigneux dans le choix des personnes proposées dans tout le pays à la surveillance des travaux publics. Le comité me permettra de lui soumettre quelques faits. A Whitby où l'on a fait des travaux de dragage, qui supposez-vous que le ministre a nommé pour surveiller ces travaux? Un marchand de grains de la ville de Whitby. A Bowmanville, M. Andrew Whiting, un ébéniste, est chargé de surveiller les travaux qui se font à cet endroit. A Owen-Sound, où mon honorable ami de Grey-nord (M. Telford) habite, on a nommé M. John Lindsay, commis dans un magasin de confections, pour surveiller la dépense des deniers publics qu'on fait à cet endroit.

M. TELFORD : M. Lindsay est un bon employé et un bon drapier.

M. BLAIN : Je suis heureux que mon honorable ami ait un bon mot à dire en faveur de M. Lindsay. Mais je pourrais demander au ministre s'il croit qu'un drapier est bien la personne qui convient pour surveiller une construction de quais, quand bien même il serait le meilleur tailleur au monde. A Collingwood, tout près, on a nommé, à la demande du McCarthy Club, devenu l'allié du parti réformiste de cette ville, un agent de machines à coudre, M. Robert Hughes, pour surveiller la dépense de l'argent du public. A Collingwood on a nommé pour surveiller les travaux de dragage, un fabricant de chaussettes et un photographe. J'ai reçu à ce sujet des lettres de personnes responsables que je montrerai avec

plaisir au ministre. Ce que je veux, c'est de prouver que le département ne nomme pas de bons surveillants dans les différentes parties du Canada. Conséquemment, nous ne devons pas être surpris si de temps à autre une tourelle Laurier s'écroule. Je crois que le ministre devrait apporter un peu plus de soin dans le choix des surveillants, au lieu de s'en remettre pour cela aux soins des clubs politiques.

Il devrait nommer des personnes en état de veiller à ce que l'argent que le Gouvernement dépense dans les différentes parties du pays soit appliqué non seulement dans les intérêts du parti libéral, mais aussi dans les intérêts du pays en général. Je n'ai aucune hésitation à dire que malgré la parole qu'il avait donnée à la Chambre, malgré les déclarations et les promesses qu'il a faites, le ministre a choisi pour diriger l'enquête une personne à l'emploi du gouvernement, et qui est encore à l'emploi du gouvernement et qui en retire beaucoup plus d'argent que des centaines et des milliers d'employés permanents.

M. SPROULE : Le ministre a dit qu'il était peiné d'entendre mon honorable ami de Peel (M. Blain) rejeter la responsabilité sur le Gouvernement car cette question sera probablement soumise aux tribunaux. Mais le Gouvernement est le seul sur lequel on puisse faire porter la responsabilité de cet accident. Nous ne pouvons diriger notre blâme contre aucune autre personne. Au sujet de l'assertion faite par l'honorable député de Grey-nord (M. Telford) qu'il y a une grande différence entre un employé permanent et un employé qui est payé à commission, je ne vois pas quelle différence cela peut bien faire, du moment que tous les deux sont rétribués sur le Trésor. Un homme est toujours disposé à favoriser les gens dont il reçoit de l'argent. Peu nous importait que ce fut un employé temporaire ou un employé permanent, la question était que la commission devait être composée de personnes parfaitement indépendantes du Gouvernement et de l'entrepreneur et conséquemment en état de faire leur devoir sans s'occuper de ceux qui pourraient en souffrir. Mais parce que le ministre a nommé comme commissaire un employé de son département qui n'est employé qu'à commission et ne reçoit pas un traitement à l'année l'honorable député de Grey-nord (M. Telford) dit que c'est très bien.

M. LAKE : Je voudrais connaître les plans du ministre au sujet des travaux à faire à l'édifice Ouest pendant les prochains mois? Nous avons voté pour le budget principal \$6,000 jusqu'au 31 mars prochain. Mais je suppose qu'il y aura quelque chose encore dans les crédits supplémentaires. L'honorable ministre se propose-t-il de reconstruire la tour?

M. HYMAN : L'entrepreneur est en voie de la reconstruire. La raison pour laquelle

il y avait un crédit inscrit au budget supplémentaire était que nous ne savions pas alors que ce malheureux accident arriverait, que l'entrepreneur continuerait ses travaux et aurait droit à son argent.

M. BOYCE : Le ministre des Travaux publics (M. Hyman) ne voit pas d'objections du tout à la nomination de cet architecte pour faire l'enquête au sujet de ce sérieux accident. Je suis d'un avis contraire. Je suis certain que l'honorable ministre conviendra avec moi que l'honorable député de Grey-nord (M. Telford) émet une prétention absolument absurde. J'affirme que l'honorable ministre a dit lui-même le 6 avril dernier :

A mon avis la gravité de l'accident exige que l'on fasse l'enquête la plus complète. Je n'ai pas perdu un instant pour la commencer, et j'ai appelé aussitôt...

Qui ?

Un architecte du dehors.

Le ministre prétend-il dire qu'il ne savait pas que M. Curry n'était pas un architecte du dehors ? Ou avouera-t-il qu'il cachait le fait que M. Curry était à l'emploi du gouvernement et en relations avec lui ? Quel est le rapport de cette commission ? Le résultat est que le public n'avait pas eu aucune bénéfice d'apprendre la cause réelle de l'écroulement de la tour. Le public avait droit à une enquête comme l'avait promis le ministre. L'enquête n'a eu que pour résultat de blanchir le gouvernement et de rejeter...

M. HYMAN : Je n'ai rien fait de la sorte.

M. BOYCE : L'honorable ministre ne m'a pas permis de finir.

M. HYMAN : L'honorable député en avait dit assez pour m'engager à le rectifier.

M. BOYCE : Mais je n'avais pas fini ma phrase ; je n'étais arrivé qu'au verbe placer. Je dis que la pleine responsabilité de l'effondrement de la tourelle a été rejetée sur un employé secondaire du gouvernement, qui, il faut l'admettre, n'avait pas la pleine surveillance des travaux, et était tellement accablé d'autre ouvrage dans le département qu'il ne pouvait pas surveiller efficacement la construction de la tourelle. Tel est le résultat de l'enquête "indépendante" et "complète" promise. Et l'architecte "du dehors" était à l'emploi du gouvernement dans le temps même et touchait des appointements du département même de l'honorable ministre.

L'honorable ministre est enfermé dans un dilemme. De deux choses l'une, ou bien il cachait à la Chambre qu'au moment où il télégraphia à M. Curry, lui demandant de conduire cette enquête, celui-ci était en relations d'affaires avec son département,—et je ne songerais pas un seul instant à faire pareille insinuation,—ou bien il voulait faire croire à la Chambre qu'en employant M. Curry, il employait un architecte indépendant. Je sais bien qu'il va nier sur-

M. HYMAN.

le-champ qu'il ait voulu cacher les faits à la Chambre. Alors voici l'autre proposition du dilemme : c'est qu'il a employé un architecte au service,—à moins qu'il ne cherche à jour sur le mot du "dehors",—qu'il a employé un architecte au service du département dont il est le ministre. Et le résultat, comme je l'ai dit, a été des moins satisfaisants, et aura plus de retentissement que le ministre lui-même ne l'imagine. J'ai à la main une lettre que le ministre a écrite à son architecte en chef après que le rapport eût été publié ; et il ne niera pas qu'il a été lui-même très sensible à ce rapport, qui, dans une certaine mesure, impliquait très sérieusement son département.

Quel était le reproche le plus grave à l'adresse de son département : était-ce que les plans avaient été modifiés et qu'on n'avait pas exercé une surveillance suffisante ; ou bien était-ce la circonstance que nous mettons au jour en ce moment, à savoir qu'un des hommes qui, d'après le ministre, devait faire une enquête à fond, était aux gages de son département ? Le ministre déclare que le rapport tel que nous le connaissons mettait le département en faute. Il me semble que ce que l'on a omis de consigner dans le rapport aurait mis le département en beaucoup plus mauvaise posture.

M. BENNETT : Pour montrer à quel point M. Curry était complètement indépendant du Gouvernement, qu'on me permette de citer certains chiffres des comptes publics de l'année dernière : nous verrons ce qu'il a reçu simplement pour les services qu'il a rendus dans la ville de Toronto. Voici les items : douane de Toronto, plans, etc., \$45 ; architecte surintendant pour l'hôtel du bureau de poste, \$944.35 ; salle d'exercice de Toronto, \$83.23 ; entrepôt douanier de Toronto, commission et honoraires d'architecte, etc., \$822.39 ; bureau de poste de Toronto, étage additionnel supérieur, etc., \$1,676.78 ; bureau de poste de Toronto, agencement des caveaux, plan, \$150 ; station postale "C" de Toronto, rapport sur le logis des gardiens, \$20. Ce qui nous donne un total de \$3,700 payés à M. Curry. Cela nous donne une idée de la mesure dans laquelle son opinion pouvait être influencée dans une circonstance comme celle que nous savons.

Je désire demander maintenant si M. Curry a reçu d'autres sommes que celles qui lui ont été payées pour ses services dans la ville de Toronto ?

M. HYMAN : Je n'en connais aucune, mais je n'ai pas compulsé les rapports.

M. BENNETT : Les fonctionnaires qui sont aux côtés du ministre en savent-ils quelque chose ?

M. HYMAN : Je leur ai posé la question, et ils m'ont répondu que non.

M. HENDERSON : Je suis parfaitement d'accord avec les membres de la gauche

qui prétendent que le ministre s'est trompé en s'abstenant de retenir les services d'une personne du dehors, n'ayant aucun rapport avec le département, pour prendre part à l'enquête sur l'écroulement de cette tourelle. Les fonctionnaires de son département peuvent être parfaitement honnêtes, parfaitement compétents; je ne critique pas, je ne veux pas faire de reproches, mais je dirai qu'à l'exemple des membres du Parlement, et autres simples mortels, ils sont humains. Dès lors, est-il raisonnable de supposer qu'un particulier relevant du département, ou tirant du département ses moyens d'existence, et sachant que le rapport qu'il va déposer peut lui faire perdre, ou lui assurer pour l'avenir, l'emploi qu'il occupe, est-il raisonnable de supposer, dis-je, que cet homme peut faire un rapport impartial? La position dans laquelle il se trouve par rapport au département, n'aura-t-elle pas un effet sur lui? Il est impossible de penser le contraire, tout consciencieux que l'homme puisse être, il est humain comme nous tous, et il sera nécessairement influencé, à son corps défendant, c'est inévitable. Je dirai au ministre, en toute sincérité et en toute franchise, que la ligne de conduite qu'il a adoptée ne me paraît pas sage.

S'il avait réussi à obtenir un rapport—et je ne dis pas qu'il aurait été défavorable au département, car je n'ai pas lu le rapport qui a été déposé—mais s'il avait réussi à obtenir un rapport qui aurait exonéré le département, avec quel orgueil n'aurait-il pas pu le présenter à la Chambre, étant donné qu'il aurait été obtenu d'un tribunal parfaitement indépendant! Mais ce rapport vient d'un particulier qui est à la solde du département des Travaux publics, et dès lors je suis bien sûr que le ministre ne saurait le présenter à la Chambre avec cette confiance qu'il aurait si le rapport lui était fourni par un expert entièrement indépendant du ministère.

M. HYMAN : L'honorable député semble avoir complètement perdu de vue cette circonstance que, si M. Curry a été nommé pour faire partie de cette commission, M. Hutchison l'a été également. C'était là un architecte "du dehors." Je considère que M. Curry était dans la pleine acception du mot un architecte "du dehors." Il serait, du reste, entièrement erroné de croire que M. Curry tire ses moyens d'existence du département des Travaux publics. Comme chacun sait, c'est un architecte des plus éminents de Toronto.

M. BOYCE : Pourquoi n'avez-vous pas dit à la Chambre qu'il était à l'emploi du gouvernement?

M. HYMAN : J'ai mentionné le nom de M. Curry, et sur-le-champ l'honorable député de Simcoe-est (M. Bennett) a déclaré qu'il avait pleinement confiance en lui.

M. BENNETT : J'ai dit qu'il était bien connu.

M. HYMAN : L'honorable député de Simcoe-est (M. Bennett) connaît parfaitement M. Curry.

M. BENNETT : Je le connais de réputation.

M. HYMAN : Il était au fait des circonstances.

M. BENNETT : Si j'avais su dans le temps que M. Curry avait retiré \$3,600, l'année dernière, du département et continuait d'être à l'emploi du gouvernement, je n'aurais pas manqué de faire connaître dès lors ma façon de penser au ministre.

M. HYMAN : Du moment que je me mis en quête d'experts pour conduire cette investigation, le nom de M. Curry me vint à l'esprit; comme je l'ai dit précédemment, je savais qu'il était à la tête de sa profession. Il avait été employé comme architecte par notre département, mais non pas dans le service intérieur, remarquez-le bien, et c'est le bureau de M. Curry, ce n'est pas M. Curry lui-même qui a été employé par le département. Je veux faire connaître les circonstances en toute sincérité, je ne cherche pas à fendre des cheveux. On a trouvé à redire au choix de M. Hutchison, parce qu'il y a nombre d'années, un de ses neveux se trouvait à l'emploi du département des Travaux publics. Si ces messieurs se mettent à relever des circonstances de cette nature, s'ils veulent donner à entendre qu'il suffit que le neveu d'un expert soit à l'emploi du département pour que cet expert ne puisse rendre un jugement équitable dans des questions de cette nature, eh bien, je dirai que ces messieurs sont très difficiles à satisfaire.

M. BENNETT : Je ne savais pas quelle était le degré de parenté; j'ai simplement entendu dire qu'il avait un de ses parents dans le département.

M. HYMAN : Mais on invoque cette circonstance; simplement parce que son neveu était à l'emploi du département, on juge cet expert impropre à remplir les fonctions d'arbitre entre le département et l'entrepreneur dans une question comme celle-ci. Le rapport est signé à la fois par messieurs Hutchison et Curry. En toute sincérité, on a tort, à mon avis, de déclarer que M. Curry n'est pas dans les conditions voulues pour faire fonction d'arbitre, parce que le département lui a payé une commission pour certains travaux exécutés naguère, et cela sans tenir compte de la circonstance qu'il se trouve à travailler de concert avec un homme de la réputation de M. Hutchinson.

M. BLAIN : N'est-il pas vrai que M. Curry est l'architecte consultant pour toute la province d'Ontario?

M. HYMAN : J'ai bien pu le déclarer; il est très possible que le département l'ait consulté de temps à autre, mais je n'ai pas

connaissance, et je ne puis me rappeler que le département lui ait jamais payé un honoraire pour services rendus en dehors de Toronto.

M. BOYCE : Le ministre ne considérait-il pas qu'il était de son devoir envers la Chambre dans les circonstances de déclarer que M. Curry était employé en qualité d'architecte consultant par le gouvernement actuel, et aux gages du gouvernement actuel ? On a promis à la Chambre de faire faire une enquête à fond par des architectes indépendants du dehors. Je sais bien que c'est là une question qui embarrasse sérieusement l'honorable ministre, mais il va lui falloir se tirer comme il pourra de cette situation embarrassante. Il a promis à la Chambre de faire faire une enquête par des architectes indépendants, du dehors, qui ne se laisseraient aucunement influencer par le parti ni par le Gouvernement. L'honorable ministre ne pense-t-il pas qu'il aurait mieux valu faire l'enquête la plus complète possible.

M. HYMAN : Je me suis expliqué aussi clairement que possible. En nommant M. Curry, je ne considérais pas que les honoraires que le département avait payés ou payait même à un homme de sa réputation, pouvaient le rendre impropre à remplir les fonctions d'arbitre dans une question de cette nature. Il a fait cette enquête de concert avec M. Hutchinson, et l'enquête et le rapport doivent se défendre eux-mêmes. Ils sont responsables de ce rapport, qui est très complet, je pense. Je n'ai pas pu lui donner l'attention nécessaire ni décider encore qui est responsable de l'accident, du département ou de l'entrepreneur.

M. SPROULE : A-t-on fait l'examen des murs du reste de l'édifice ?

M. HYMAN : Cette question est traitée dans le rapport. On a fait l'examen du reste de la construction, et on déclare que les travaux à cette partie de l'édifice ont été exécutés avec le plus grand soin.

M. SPROULE : C'est ce qu'on m'a dit ; mais je ne vois pas comment on a pu en arriver à cette conclusion, étant donné que cette partie du bâtiment a été construite en même temps et se trouve composée des mêmes matériaux que la tourelle même. Considérant les résultats désastreux dont nous avons été témoins dans un cas, ne faut-il pas s'attendre que les mêmes résultats se produiront dans l'autre ? Prenez les matériaux eux-mêmes ; ils semblent ne pas avoir de cohésion, être imparfaitement mélangés. Si ce sont les mêmes matériaux qu'on a employés, je ne comprends pas qu'on puisse déclarer ces murs parfaits, tandis que ceux de la tour étaient tellement imparfaits. Je conçois fort bien que le surcroît de poids dans le cas de la tour ait déterminé des résultats qui ne se produiront probablement pas pour le reste du bâtiment. Il se peut que les matériaux

M. HYMAN.

soient acceptables ; mais n'importe qui pourra constater à l'examen que le mortier est très insuffisant. Et comme l'autre mur a été construit en même temps et des mêmes matériaux, il est probable qu'il est aussi défectueux à certains égards que les murs de la tourelle.

Ottawa—Nouveaux bâtiments administratifs, y compris l'emplacement, \$500,000.

M. BENNETT : Qu'a-t-il été fait jusqu'ici ?

M. HYMAN : Il n'a rien été fait jusqu'ici, si ce n'est que le département a entamé des négociations en vue de l'acquisition de certains immeubles, dans la ville d'Ottawa, destinés à cette fin.

M. BENNETT : Dans quelle partie de la ville ?

M. HYMAN : Le Gouvernement se propose de construire ce bâtiment de l'autre côté du canal Rideau, si l'immeuble dont nous négocions l'achat peut être obtenu à des conditions raisonnables. Il semblerait que c'est le seul endroit où nous puissions obtenir assez grand de terrain pour répondre aux désirs et aux besoins de l'administration.

M. BENNETT : Combien se propose-t-on de dépenser ?

M. HYMAN : La difficulté qu'il y a à répondre à cette question, c'est que tant que nous n'aurons pas fait un levé du terrain et que les plans et devis estimatifs du bâtiment n'auront pas été préparés, il sera impossible de fixer un chiffre qu'on puisse considérer exact, même approximativement.

M. BENNETT : Tous ces travaux seront accordés par voie d'adjudication publique ?

M. HYMAN : Entièrement.

M. SPROULE : Avez-vous fait des acquisitions jusqu'à présent ?

M. HYMAN : Nous n'avons conclu aucun marché. L'honorable député (M. Sproule) comprendra que nous sommes en pourparlers avec un grand nombre de propriétaires, et je m'efforce dans l'intérêt public d'exercer le plus grand soin dans l'achat de ces propriétés.

M. SPROULE : Voici un détail assez inexplicable. Vous avez demandé l'année dernière ; \$500,000 ; il n'y a cette année que \$300,000 à voter de nouveau, ce qui voudrait dire que vous avez utilisé \$200,000 ; or, pour les neuf mois suivant la clôture du présent exercice financier, vous demandez \$500,000.

M. HYMAN : Voici l'explication : ces prévisions ont été établies dans le mois de janvier. Nous espérons être en mesure d'acquiescer quelques-unes de ces propriétés avant la clôture de l'exercice financier. Nous avions calculé que nous dépenserions \$200,000 ou \$300,000, après quoi nous avons préparé le budget. Malheureusement, il ne nous a

pas été possible de compléter aucun des achats, bien qu'il puisse arriver qu'une partie de cet argent soit utilisé pour le paiement de terrains achetés avant la clôture de l'exercice financier. Dans deux ou trois cas, il ne nous reste plus qu'à donner notification aux intéressés que nous acceptons leurs conditions, et dans ces cas, le prix d'achat pourra être prélevé sur le crédit du dernier exercice.

M. SPROULE : Mais l'exercice financier est clos.

M. HYMAN : Si nous achevons l'achat d'aucun immeuble dans le cours du présent exercice financier, il nous restera deux mois à partir d'aujourd'hui,—c'est généralement deux mois qu'on accorde pour la clôture des comptes,—il nous restera deux mois pour verser l'argent, que nous pourrions dès lors prélever sur les crédits de l'année dernière.

M. SPROULE : C'est une manière assez négligente de préparer un budget.

M. HYMAN : L'honorable député peut-il indiquer quelque autre moyen de la faire dans le mois de janvier ?

M. SPROULE : S'il a été voté de l'argent, et que cet argent ne soit pas utilisé à la fin de l'exercice financier, le crédit devient périmé, et si on a besoin de cet argent l'année suivante, il doit apparaître au budget sous forme de crédit à voter de nouveau. L'année dernière, nous avons voté \$500,000 et nous avons \$300,000 à voter de nouveau, ce qui voudrait dire que \$200,000 ont été dépensés sur ce crédit avant la fin de l'exercice financier. Mais le ministre nous déclare que cette somme n'a pas été dépensée. Ce n'est pas à quoi nous pourrions nous attendre. Nous nous attendrions à ce que le crédit tout entier fût inscrit sous forme d'argent à voter de nouveau. Au lieu de \$300,000 on aurait dû inscrire le chiffre de \$500,000.

M. HYMAN : Mais enfin, l'honorable député doit comprendre que ce budget a été préparé en janvier ?

M. SPROULE : En janvier dernier ?

M. HYMAN : En janvier dernier. L'honorable député déclare que nous aurions dû dépenser les \$200,000 que nous ne demandons pas à la Chambre de nous voter de nouveau. Sûrement l'honorable député ne voudrait pas que nous fissions une dépense de fonds publics sans être persuadés que les prix qu'on nous demande sont raisonnables ?

M. SPROULE : Non.

M. HYMAN : J'avais espéré conclure les négociations pour l'achat de certaines propriétés. Je n'ai pas encore pu le faire, bien que je nourrisse l'espoir de pouvoir utiliser cet argent avant la clôture de l'exercice financier. Si je ne l'ai pas dépensé, c'est que

je n'ai pas pu en venir à une décision à l'égard des prix qu'on nous demandait pour ces terrains.

M. SPROULE : Vous ne l'avez pas utilisé depuis ?

M. HYMAN : Nous n'avons en réalité fait l'acquisition d'aucun terrain. Je n'ai conclu le marché à l'égard d'aucune propriété, bien qu'il y ait certains terrains dont j'espère bien faire l'acquisition définitivement.

M. LAKE : J'espère que l'honorable ministre des Travaux publics fera préparer des plans qui seront dignes de la circonstance, et faire construire un bâtiment qui fera honneur au Dominion. Nous ne voulons pas d'un grand nombre de petits pavillons distribués ici et là et sans aucun rapport entre eux. Que fait-on d'ordinaire dans les circonstances comme celles-ci ? Est-ce qu'on se propose d'inviter les différents architectes à soumettre des plans pour la construction de ces bâtiments, ou les plans sont-ils généralement préparés dans le département ?

M. HYMAN : Ce que j'ai à l'esprit, ce que je me propose de soumettre à l'approbation de mes collègues et de leur faire accepter c'est, une fois le levé fait du terrain, d'inviter tous les architectes du Canada à soumettre des plans, et nous nous proposons d'offrir un prix ou des prix pour ce que nous considérons être le premier, le deuxième et le troisième de ces plans par ordre d'excellence. Je ne me propose pas de prendre sur moi la responsabilité de décider la question. Mon idée serait de demander aux présidents des sociétés d'architectes des provinces d'Ontario et de Québec de coopérer avec le département dans ce but. Je n'ai pas encore décidé quelle somme il conviendrait d'offrir sous forme de prix ou de récompense pour la confection de ces plans ; mais c'est là ce que j'ai à l'esprit et je compte, de cette manière, pouvoir obtenir les meilleures idées de nos architectes canadiens.

M. BENNETT : Cette somme est-elle simplement destinée à l'achat des terrains ou à la construction de l'édifice ?

M. HYMAN : Cet argent est destiné à l'achat du terrain.

M. BENNETT : On ne se propose d'appliquer aucune partie de ce crédit aux travaux de construction ?

M. HYMAN : Il ne nous sera pas possible, à mon avis, d'appliquer aucune partie de cette somme à des travaux de construction.

M. BENNETT : L'honorable ministre veut-il dire qu'il ne sera adjugé aucune entreprise d'ici à la prochaine session ?

M. HYMAN : Je pense pouvoir dire sans crainte de me tromper qu'il ne sera pas possible de le faire.

Travaux publics, dépenses pour bâtiments imputables sur le revenu.

Nouvelle-Ecosse—Edifices publics à Antigonish, \$10,000.

M. BENNETT : S'agit-il d'un nouveau bâtiment ?

M. HYMAN : Il n'est question d'aucune construction nouvelle dans ce cahier d'évaluations. Ce sont simplement là des crédits à voter de nouveau ou destinés au parachèvement d'entreprises anciennes.

Bâtiment de l'Etat à Glace-Bay, \$15,000.

M. SPROULE : Ce bâtiment est-il en voie de construction ?

M. HYMAN : Nous n'avons pas encore fait l'achat de tout le terrain. Nous avons fait l'acquisition d'une partie de l'emplacement et nous sommes en pourparlers pour l'achat du restant ; la préparation des plans et des cahiers des charges devra être retardée jusqu'à ce que nous ayons fait faire le levé du terrain.

Bâtiment de l'Etat à Inverness, \$10,000.

M. BENNETT : De quoi s'agit-il ?

M. HYMAN : L'emplacement est acheté et nous avons fait un appel de soumissions.

Bâtiment de l'Etat à Shelburne, \$10,000.

M. BENNETT : Où en êtes-vous rendu dans cette affaire ?

M. HYMAN : Nous sommes en pourparlers pour l'achat du terrain.

M. BENNETT : A combien s'élèvera la dépense totale ?

M. HYMAN : A \$20,000 à peu près.

Bâtiment de l'Etat à Westville, \$3,000.

M. BENNETT : Qu'est-ce ?

M. HYMAN : Nous avons entamé des négociations en vue de l'achat de l'emplacement. Comme l'honorable député ne l'ignore pas, il se produit souvent des tiraillements au sujet du titre de propriété, et l'effet est de retarder la conclusion de l'affaire.

Salle militaire et remise aux canons de Woodstock (N.B.), \$10,000.

M. BENNETT : Quelle sera la dépense totale ?

M. HYMAN : On estime que la dépense totale pour le bâtiment sera de \$53,442.48.

M. BENNETT : Combien avez-vous dépensé jusqu'ici ?

M. HYMAN : Jusqu'au 1er septembre, \$37,762.48.

M. BENNETT : Les travaux sont-ils donnés à l'entreprise ?

M. HYMAN : Oui.

M. BENNETT.

Bâtiments de l'état dans les provinces maritimes généralement, \$10,000.

M. BARR : De quoi s'agit-il ?

M. HYMAN : C'est un crédit général pour réparations qui pourront devenir nécessaires dans le cours de l'année.

M. BARR : Une sorte de poire pour la soif ?

M. HYMAN : Non, je pourrai donner les détails des dépenses faites l'année dernière sous ce titre.

Province de Québec.—Edifices publics.
Bâtiment de l'Etat à Acton-Vale, \$1,500.

M. MORIN : De quoi s'agit-il ?

M. HYMAN : Le bâtiment est complété, et il s'agit de payer les sommes dues à l'entrepreneur.

Bâtiment de l'Etat à Chicoutimi, \$12,000.

M. BENNETT : Où en êtes-vous rendus de cette affaire ?

M. HYMAN : L'entreprise a été adjugée au mois d'août dernier.

M. SPROULE : Quelques-uns de nos amis de la province de Québec ne s'attendaient pas à ce que ces crédits seraient discutés aujourd'hui. Le ministre ne pourrait-il pas présenter d'autres crédits pour le moment ?

M. HYMAN : Je me ferai un plaisir de réserver un crédit pour discussion ultérieure.

M. BENNETT : Ou à l'occasion de la discussion des crédits supplémentaires ?

M. SPROULE : Parfait.

M. BARR : Ces entreprises de construction sont-elles toutes accordées par voie d'adjudication publique ?

M. HYMAN : Oui. Mais je ne veux pas qu'on se méprenne sur le sens de mes paroles ; dans le cas de ce crédit de \$12,000, par exemple, pour réparations, il peut s'y trouver compris sept ou huit entreprises distinctes, et dans ce cas, nous ne demandons pas de soumissions. Quand je dis que ces entreprises sont accordées par voie d'adjudication publique, je veux dire les entreprises pour la construction de bâtiments de l'Etat.

M. MORIN : Quelle sorte de bâtiment allez-vous construire à Lévis ?

M. HYMAN : Un bureau de poste et un bureau de douane ; l'entreprise a été accordée il y a déjà quelque temps.

M. LAKE : Est-ce une nouvelle pratique que veut adopter le Gouvernement de construire des édifices publics d'une extrémité à l'autre du pays ?

M. HYMAN : C'est une pratique qui a été en vigueur depuis nombre d'années.

Bâtiment de l'Etat à Magog, \$10,000.

M. BENNETT : Quelle est la dépense totale ?

M. HYMAN : A peu près \$20,000. Les plans sont en préparation, et nous espérons lancer des avis d'adjudication sous peu.

M. BLAIN : Quelle est la ligne de conduite du ministre en ce qui regarde la nomination de surveillants de travaux pour ces bâtiments de l'Etat dans la province de Québec ? Sont-ils nommés à la demande du département, ou d'un club politique, ou en raison de leurs capacités ? Quelle est la ligne de conduite du ministre en ce qui regarde l'utilisation de ces crédits que nous votons si rapidement ?

M. HYMAN : La règle du ministère, dans tous les cas où il est nécessaire de nommer un inspecteur, est de voir à ce que cet inspecteur soit parfaitement compétent dans ce genre de travail. Je me suis appliqué dans tous ces cas à me montrer exigeant en ce qui regarde les capacités des hommes que nous employons.

M. BLAIN : Exige-t-on d'eux certaines aptitudes spéciales ?

M. HYMAN : L'honorable député sait parfaitement bien qu'étant donnée la quantité de travaux que nous avons à faire, 500 ou 600 entreprises à la fois, il est impossible de maintenir au département un personnel de cent ou deux cents spécialistes pour cette seule fin. Tout ce que je suis en mesure de faire, c'est d'exercer la surveillance la plus attentive en ce qui regarde ces nominations et d'exiger, quelle que soit la personne qui fasse la proposition, que l'individu nommé ait les capacités requises pour assurer l'excellence du travail.

M. BLAIN : Je n'ai rien dit qui pût donner à penser au ministre que je voudrais qu'il eût dans son département un personnel de spécialistes pour cette fin.

M. HYMAN : Ce serait peut-être la meilleure solution.

M. BLAIN : J'ai déjà signalé au ministre précédemment plusieurs cas dans lesquels la règle qu'il vient d'énoncer n'avait pas été suivie. La profession d'agents pour la vente de machines à coudre est assurément très respectable, mais personne ne prétendra qu'un tel agent sera apte à surveiller les travaux de construction d'un bureau de poste du prix de \$20,000. Je ne demande pas que le ministre ait dans son département un personnel de spécialistes qui se transporte d'un lieu à l'autre ; mais je propose que dans toute ville du Canada assez importante pour qu'on y dépense \$20,000 ou \$10,000 pour un bâtiment, on se donne le peine de trouver un homme qui soit versé dans l'art du constructeur et dans la connaissance des matériaux, qu'il soit apte à surveiller l'ouvrage et

à s'assurer qu'il s'exécute suivant les plans et le cahier des charges. L'honorable ministre n'ignore pas que son département n'a pas eu pour règle de se procurer les services de tels hommes. Mais je n'entends pas me tracasser beaucoup au sujet du passé. Ce que j'en dis a trait à l'avenir ; et je serais heureux si le ministre voulait déclarer au comité qu'il se propose dorénavant, en ce qui regarde la construction de travaux publics importants, d'employer non seulement des hommes respectables, car toute agglomération urbaine renferme nombre d'hommes respectables, non pas de ceux qui ont rendu des services politiques, non pas de ceux qui ont l'oreille du député ou du candidat libéral battu, mais de ceux qui sont compétents dans le genre de travail en question. L'honorable ministre déclare que telle sera la règle du département à l'avenir ; nous attendrons pour le voir à l'œuvre. J'espère que lorsqu'un député s'adressera à lui et lui demandera de nommer un tel ou un tel par favoritisme politique, le ministre aura le courage de lui dire que cet individu ne sera nommé que s'il possède les capacités requises, de telle sorte que les fonds publics seront dépensés à propos.

M. HYMAN : Depuis un certain temps, chaque fois que l'on m'a proposé de faire une de ces nominations, j'ai fait une réponse dans les termes suivants :

Dans tous les cas où l'on me propose de nommer des inspecteurs, des contremaîtres, des préposés aux travaux, pour diriger l'exécution des ouvrages et inspecter les travaux de construction ou de réparations d'entreprises publiques, on voudra bien noter qu'il est de rigueur que la personne ainsi proposée ait de l'expérience pratique et soit en mesure de comprendre à fond les plans et cahiers des charges et de voir à ce que les indications y contenues soient observées à la lettre. En se conformant à ces indications, on évitera les délais qui se sont produits en raison de ce qu'on avait proposé la nomination de certaines personnes qui, à la suite d'une information ont été trouvées incompetents et renvoyées.

Cette lettre a été adressée à toutes les personnes, quelles qu'elles fussent, qui nous ont proposé de faire des nominations de cette nature, et nous nous efforçons de toute manière de sauvegarder l'intérêt public. Il n'est que juste d'ajouter qu'il se trouve des cas dans lesquels la compétence d'un individu ne consiste pas entièrement dans ses aptitudes pratiques. L'honorable député parle de travaux de dragage. Il est souvent très difficile de trouver dans la ville où ces travaux s'exécutent des personnes qui en ont une connaissance pratique.

M. BLAIN : L'honorable ministre nous a lu une lettre qui doit être adressée aux différentes villes dans lesquelles on se propose de dépenser les fonds publics. Nous comptons bien qu'il va adresser une lettre semblable à tous ceux qui lui proposeront de faire

des nominations de ce genre; et nous comptons également que celui qui fait cette proposition déclarera sous sa propre signature que le particulier dont il propose la nomination a toutes les qualités requises. Et lorsque ces questions seront délibérées en comité, nous comptons que le ministre sera en mesure de déposer cette correspondance sur le bureau, de telle sorte que nous saurons quels sont ceux qui proposent ces inspecteurs et si ces inspecteurs ont les qualités que leur reconnaît l'honorable ministre. Le ministre s'engage-t-il à le faire?

M. HYMAN: L'honorable député ne saurait s'attendre à ce que je dépose dans tous les cas sur le bureau de la Chambre les lettres proposant la nomination de ces hommes. La besogne qu'ils feront sera leur meilleur certificat. Je ne crois pas que l'honorable député ait prétendu que ces employés ne faisaient pas bien leur ouvrage, et nous sommes responsables de leur nomination.

M. BLAIN: Le ministre se défend en déclarant qu'il choisit ses hommes d'après leurs aptitudes spéciales. D'autre part, nous le voyons nommer un agent pour la vente de machines à coudre inspecteur d'un bâtiment en construction. Nous compterons que dorénavant le ministre déposera ces lettres, de sorte que ses partisans se déclareront, ou pourront être tenus responsables sous leur signature envers le Gouvernement et le pays.

M. HYMAN: Je dirai sur-le-champ que je ne me propose de déposer aucune de ces lettres. Certes l'honorable député ne s'attend pas à ce que je produise ici les lettres dans lesquelles on me propose de faire ces nominations. J'entends être responsable de la compétence des hommes qui seront nommés à ces emplois, et je désire m'assurer les services des hommes les plus capables dans les divers genres de travail.

Bâtiment de l'Etat à Montmagny, \$7,000.

M. MORIN: Le ministre voudra-t-il dire à quoi est destiné ce bâtiment, et si les travaux sont commencés?

M. HYMAN: Oui, les travaux sont commencés; l'entreprise a été adjugée; il s'agit de construire un bureau de poste.

M. MORIN: Quel est le chiffre de l'entreprise?

M. HYMAN: \$5,725, et l'entreprise a été adjugée à Nap. Dumont, le 17 mars 1906; je veux dire l'entreprise pour la construction du bâtiment, ce qui ne comprend pas les garnitures et l'appareil de chauffage.

M. MORIN: Ce bâtiment va-t-il être construit sur l'emplacement de l'ancien?

M. HYMAN: Non.

M. MORIN: Qu'est-il advenu de l'ancien bâtiment?

M. BLAIN.

M. HYMAN: Le département n'a jamais eu un titre de propriété bien clair à l'égard de l'ancien bâtiment. Il fut conclu un arrangement entre le département et la municipalité en vertu duquel le département s'engagea à fournir un certain local à la municipalité. Quand on en vint à faire le calcul de ce que le département devrait dépenser pour fournir ce local, on jugea expédient de transférer l'ancien immeuble à la municipalité pour cette fin. Nous aurions été obligés de dépenser pour fournir le local que nous nous étions engagés à fournir une somme représentant plus que la valeur de l'ancienne construction.

M. MORIN: Je suis porté à croire que tout ne s'est pas passé, et que tout ne se passe pas régulièrement encore aujourd'hui au sujet de cette affaire. En 1899, la Chambre vota un crédit de \$6,994.50 comme prix de cette construction, et M. Choquette qui est actuellement sénateur, est celui qui conseilla au département d'en faire l'achat. Je me demande si le Trésor a jamais retiré un sou des clubs qui occupent ce bâtiment. Il a été acheté, si je ne me trompe, d'un partisan du ministère. Que s'est-il passé alors? Il y a trois ans seulement, la bâtisse s'effondra. On a là un exemple de la manière dont le ministre des Travaux publics, prédécesseur du ministre actuel, faisait les affaires. On nous demande aujourd'hui de voter un crédit pour la construction d'un nouveau bâtiment. Il est temps, à mon avis, que le ministre des Travaux publics y voie, et n'achète pas un bâtiment simplement parce qu'il est la propriété d'un ami politique. Il devrait envoyer son ingénieur pour en faire l'inspection et refuser de faire l'acquisition d'une maison construite sur une grenouillère.

Casernes de Montréal pour la troupe permanente, \$20,000.

M. BENNETT: Est-ce là une nouvelle entreprise?

M. HYMAN: Nous avons inséré ce crédit dans notre budget à la demande du département de la Milice. Il n'a rien été dépensé jusqu'à présent.

Bâtiment militaire de Montréal—Nouveaux magasins, \$10,000.

M. BENNETT: Cette entreprise a-t-elle été adjugée?

M. HYMAN: Non. Elle sera adjugée par voie de concours.

Bureau de poste de Montréal—Installation d'un système de tubes pneumatiques pour le service du bureau de poste, et bâtiment à cette fin, \$55,000.

M. BENNETT: L'entreprise de la construction de toutes ces bâtisses doit-elle être adjugée par voie de concours?

M. HYMAN : Oui, l'entreprise n'a pas encore été adjugée.

Bâtiment de l'Etat à Nicolet, \$5,000.

M. HYMAN : L'emplacement nous a été donné. L'entreprise a été adjugée. La dépense totale sera d'à peu près \$20,000.

Citadelle de Québec—Salle d'exercice pour l'école d'artillerie, \$10,000.

M. BENNETT : Cette entreprise a-t-elle été adjugée ?

M. HYMAN : Non, mais elle le sera par voie d'adjudication sur soumissions.

Bâtiments militaires de Québec, remise pour le matériel lourd dans le parc à boulets, \$1,000.

M. HYMAN : C'est un nouveau bâtiment pour lequel nous avons déjà demandé des soumissions. La dépense totale sera d'à peu près \$36,000.

Salle d'exercice militaire à Sherbrooke \$20,000.

M. BENNETT : Avons-nous l'assurance que dans tous ces cas l'entreprise sera adjugée avec concurrence et publicité et les travaux exécutés suivant un contrat ?

M. HYMAN : Oui, toute entreprise pour une somme de plus de \$5,000 est accordée par voie d'adjudication. Bien entendu, il y a nombre d'entreprises n'atteignant pas ce chiffre,—réparations, etc,—qui ne sont pas adjugées de cette manière. En ce qui regarde le bâtiment de Sherbrooke, les plans sont presque complétés ; il s'agit d'une nouvelle construction. D'après l'estimation de mes fonctionnaires, l'exécution de ces travaux nécessitera une dépense de \$125,000. Toutefois, après que les plans m'auront été soumis, je serai peut-être en mesure d'effectuer une réduction dans la dépense. Le terrain a été acheté moyennant une dépense de \$6,000. Voici quelles sont les dimensions du bâtiment : 450 x 167 pieds sur un côté, et 278 pieds 6 pouces sur le côté sud. Quand nous voulons faire l'achat d'un terrain, nous nous efforçons d'obtenir des promesses de vente pour plusieurs terrains.

M. HENDERSON : Le ministre commence-t-il par décider où il construira le bâtiment, pour aller ensuite obtenir du propriétaire une promesse de vente ?

M. HYMAN : Non, nous envoyons généralement un fonctionnaire du département chargé d'obtenir des promesses de vente sur trois, ou quatre, ou cinq terrains, puis nous faisons notre choix.

Salle d'exercice militaire de Saint-Hyacinthe, \$28,000.

M. HYMAN : Cette entreprise est en voie d'exécution. La dépense sera de \$50,000.

Bâtiment de l'Etat à Saint-Jean, \$15,000.

M. HYMAN : Nous avons fait appel de soumissions. Le bâtiment même coûtera \$25,000, et nous avons payé \$2,500 pour l'emplacement. Les fonctionnaires du département prévoient que l'appareil de chauffage et les chaudières coûteront à peu près \$2,500. La dépense totale sera de \$43,000, y compris les appareils de chauffage, les fils, les trottoirs, les clôtures et l'emplacement.

M. BENNETT : Quel est le chiffre de la population à Saint-Jean ?

M. HYMAN : D'après le dernier recensement, il serait de 4,000 habitants.

Salle d'exercice militaire de Trois-Rivières, \$30,000.

M. HYMAN : Cette entreprise est en voie d'exécution. La dépense totale pour le bâtiment sera de \$52,500.

Ontario—Salle militaire de Belleville, \$15,000.

M. HYMAN : Nous avons fait l'acquisition du terrain et nous en aurons plus qu'il ne faut.

Bâtiment de l'Etat à Belleville, améliorations, \$1,000.

M. SPROULE : Combien vous coûte le terrain à cet endroit ?

M. HYMAN : Le département avait fait l'achat d'un terrain, mais on a constaté qu'il n'était pas assez grand. Il fut revendu au même prix à ceux de qui nous l'avions acheté et nous fîmes l'acquisition d'un autre terrain. Je n'ai pas les chiffres ici, mais si je me rappelle bien, je pense qu'il nous a coûté à peu près \$9,000.

Bâtiment de l'Etat à Brantford, améliorations, \$6,000.

M. BLAIN : Les bâtiments de l'Etat à Brantford sont-ils suffisants, vu l'augmentation du commerce et de l'accroissement de la population de cette ville ?

M. HYMAN : Les habitants de Brantford, comme ceux des autres endroits, nous ont priés de construire un bâtiment neuf ; mais dans l'opinion du Gouvernement, les améliorations, les changements que nous effectuons mettront ce bâtiment en état de répondre aux besoins courants.

M. BLAIN : L'honorable député de Brantford, (M. Cockshutt) m'a laissé une note indiquant l'accroissement des recettes postales, douanières ainsi que du produit des contributions indirectes dans cette ville. Je n'occuperai pas le temps du comité à lui lire cette note ; je me contenterai de lui dire que l'honorable député (M. Cockshutt) est d'avis que le Gouvernement en affectant cette somme de cette manière, ne prend pas les moyens de satisfaire aux besoins croissants du service public dans cette ville, résultat de

l'augmentation des affaires et de l'accroissement de la population. Il paraîtrait que le bâtiment actuel ne répond pas aux besoins du jour. Je ne connais pas toutes les particularités, mais l'honorable député de Brantford est d'avis que la dépense que l'on veut faire n'est pas de nature à donner de bons résultats dans l'intérêt de la ville non plus que dans celui du service public. Il m'a prié de dire qu'il serait beaucoup plus dans l'intérêt public d'inscrire au budget une somme suffisante pour acquérir le local nécessaire, et il m'a prié en même temps de blâmer le Gouvernement dans cette circonstance, de ce qu'il se propose de dépenser dans cette ville une somme insuffisante, attendant que l'opinion politique s'y soit manifestée dans un autre sens. J'ai pleine confiance que le calcul du ministère sera déjoué, et je lui dirai qu'il ferait beaucoup mieux de ne pas attendre que ses espérances se réalisent pour mettre les choses en bon état.

Salle militaire de Guelph, \$30,000.

M. BENNETT : Ces travaux sont-ils en voie ?

M. HYMAN : L'entreprise a été adjugée.

M. SPROULE : Quelle sera la dépense ?

M. HYMAN : Le montant de l'entreprise est de \$80,000.

Bâtiment de l'Etat à Guelph annexe, améliorations, ameublement, etc., \$5,000.

M. HENDERSON : Le bureau de poste de Guelph est-il la seule construction de l'Etat sur laquelle on se propose de dépenser cette somme ?

M. HYMAN : Oui.

M. HENDERSON : Je pensais que le bureau de poste avait été parachevé il y a un an ou deux.

M. HYMAN : Le bâtiment même a été achevé il y a quelque temps.

Salle d'exercice d'Hamilton—agrandissement, \$30,000.

M. SPROULE : Quels travaux sont en voie d'exécution à cet endroit ?

M. HYMAN : A cause du recrutement d'un nouveau régiment à Hamilton, l'édifice actuel est devenu insuffisant. Le département a décidé de l'agrandir beaucoup. Des soumissions ont été demandées; elles seront ouvertes dans quelques jours.

M. SPROULE : Vous n'avez rien dépensé à cet endroit ?

M. HYMAN : Par suite de la création rain nécessaire à l'agrandissement de l'édifice, mais nous n'avons rien dépensé pour les travaux de construction.

Edifices militaires de Kingston—casernes de l'artillerie canadienne de campagne, \$20,000.

M. HYMAN : Je demande d'ajouter les mots "et réparations". En premier lieu,

M. BLAIN.

le département de la Milice s'était proposé d'ériger de nouvelles casernes. Mais, après une inspection soignée, il a découvert qu'il pouvait attendre encore, en réparant les casernes actuelles.

M. BENNETT : Adjugera-t-on les travaux à l'entreprise.

M. HYMAN : Je ne promets pas d'adjuger de pareils ouvrages à l'entreprise. Tout dépendra de la nature des réparations.

Edifices militaires de London—nouveaux magasins, \$20,000.

M. BENNETT : Cette entreprise est-elle adjugée ?

M. HYMAN : Oui, l'édifice est à demi construit.

M. BLAIN : Quel est l'entrepreneur ?

M. HYMAN : M. R. G. Willson.

M. BLAIN : Etait-il le plus bas soumissionnaire ?

M. HYMAN : Oui.

M. BARR : Quel est le surveillant des travaux ?

M. HYMAN : M. Jones, architecte.

M. BLAIN : Y a-t-il un commis aux travaux ?

M. HYMAN : Dans le présent cas, c'est M. Jones qui remplit ces fonctions. L'honorable député comprendra que l'architecte dirige les travaux. Il est responsable de la construction de l'édifice et il est censé exercer la surveillance nécessaire.

M. BLAIN : Il n'y a donc pas de surveillant des travaux ?

M. HYMAN : Nous n'en reconnaissons pas d'autre que M. Jones. S'il emploie un surveillant, il est responsable quand même.

M. BLAIN : Quelle est sa commission ?

M. HYMAN : Je ne le sais pas exactement, mais l'habitude du département est de payer de 1½ à 2½ pour 100, d'après la nature des travaux et la surveillance qu'ils exigent.

Hotel des postes de London—agrandissements et améliorations, \$15,500.

M. ELSON : Quel est l'entrepreneur ?

M. HYMAN : M. William Tytler.

M. ELSON : A-t-on demandé des soumissions ?

M. HYMAN : Oui, et la plus basse a été acceptée.

M. ELSON : Les travaux sont-ils presque terminés ?

M. HYMAN : Le corps de l'édifice est terminé, mais, à l'intérieur, les travaux ne sont pas parachevés.

Edifice public de North-Bay, \$10,000.

M. BENNETT: En quel état est cette entreprise ?

M. HYMAN: On prépare les plans.

M. BENNETT: Quel sera le coût total de l'édifice ?

M. HYMAN: Environ \$40,000.

M. BENNETT: Demandera-t-on des soumissions ?

M. HYMAN: Oui.

M. HENDERSON: Est-ce pour la poste ?

M. HYMAN: Oui, et pour la douane aussi.

Ministères d'Ottawa—tiroirs en acier et tablettes sur rouleaux, etc., \$15,000.

M. SPROULE: De qui achète-t-on ces articles ?

M. HYMAN: Des trois seules maisons qui les fabriquent au Canada, l'une d'Ottawa, l'autre de Newmarket, et la troisième de Gananoque.

Edifice public d'Owen-Sound, \$10,000.

M. HENDERSON: A quelles fins destinez-vous cet édifice ?

M. HYMAN: On s'en servira pour la poste, la douane et l'accise.

M. HENDERSON: Combien coûtera-t-il en tout ?

M. HYMAN: Les plans ne sont pas encore prêts. L'édifice coûtera de \$40,000 à \$50,000, selon qu'on emploiera la pierre ou la brique.

M. HENDERSON: Les matériaux ne doivent pas coûter cher à Owen-Sound. Pourquoi a-t-on besoin d'un édifice aussi vaste ?

M. TELFORD: Les recettes provenant de différentes sources s'élèvent à près de \$165,000 à Owen-Sound. C'est le premier édifice qu'on y construit et j'espère que le Gouvernement y consacra \$75,000, au moins.

M. HENDERSON: L'honorable député (M. Telford) croit-il que cet édifice public lui permettra de se faire élire de nouveau ?

M. TELFORD: Je n'ai aucunement l'intention de solliciter le renouvellement de mon mandat.

M. HENDERSON: D'où provient la nécessité de ce nouvel édifice ?

M. TELFORD: Les bureaux publics sont dispersés par toute la ville, et le bureau de poste n'est pas assez grand. Y compris les faubourgs, Owen-Sound renferme une population d'environ 12,000 habitants, et elle peut à juste titre demander la construction de cet édifice.

M. HENDERSON: Il semble devoir coûter énormément cher. On aura dépensé

\$73,000 avant qu'il soit parachevé. Le ministre a-t-il suivi la même ligne de conduite que son prédécesseur ? A-t-il dit à l'architecte chargé de dresser les plans qu'il voulait un édifice public qui ne coûterait pas plus que tant, une fois parachevé et aménagé ? Si l'architecte dépasse l'estimation, s'il est incapable de s'en tenir à la somme fixée, je demande au ministre de le congédier et de le remplacer par un autre qui obéira à ses instructions. Je suis surpris d'entendre le représentant d'Owen-Sound, vu ses tendances écossaises et ses habitudes d'économie, adresser une pareille demande au ministre, surtout pour son coup d'essai. Je crains que son entourage l'ait gâté depuis son arrivée à Ottawa, et qu'il ait changé d'opinion depuis sa campagne électorale dans Grey-est, lorsqu'il déclarait, je n'en doute pas, que son désir était de voir la députation pratiquer l'économie et épargner les deniers publics.

M. TELFORD: Je suis surpris d'entendre les observations de l'honorable député sur mon compte et au sujet de ma circonscription. Je représente une partie de l'un des comtés les plus vastes de ma province. Je crois que le comté de Grey est l'un des plus grands.

M. BARR: Vous ne représentez pas tout le comté.

M. TELFORD: Le député de Grey-est (M. Sproule) devrait appuyer mes revendications. Owen-Sound est le chef-lieu du comté. Sa population est d'environ 12,000 habitants, les faubourgs compris, et les recettes provenant des trois sources que j'ai mentionnées s'élèvent à \$165,000, par année. Je ne crois pas qu'il y ait un seul comté de l'Ontario, renfermant une population égale et contribuant autant au revenu, auquel on n'ait pas déjà accordé un édifice public. Je demande au député de Grey-est d'appuyer ma requête. C'est son devoir, selon moi.

M. HENDERSON: Vous n'avez pas besoin de son concours. Vous obtiendrez quand même cet édifice public.

M. TELFORD: Je n'ai pas fait de promesse, lorsqu'on m'a élu. En réalité, je ne désirais pas venir à Ottawa et je suis certain de n'y plus revenir.

M. HENDERSON: C'est ce que nous pensons.

M. TELFORD: Ce n'est pas par intérêt que je demande la construction de cet édifice, mais uniquement parce que la ville d'Owen-Sound y a droit.

M. SPROULE: Je puis confirmer une grande partie de ce qu'a dit l'honorable député (M. Telford). C'est une ville qui a besoin d'un édifice public. La promesse d'en ériger une à maintes fois assuré la victoire du candidat libéral et, lorsqu'il sera construit, nos chances électorales seront meilleures.

J'aimerais savoir si le département a acheté un emplacement et à quel endroit.

M. HYMAN : Le prix de l'emplacement est de \$10,500. Le terrain fait l'angle des rues Baker et Scrope. Il a 70 pieds de façade et 95 pieds de profondeur.

M. SPROULE : De qui l'a-t-on acheté ?

M. HYMAN : De la Kilburn Real Estate Company, Ltd.

M. SPROULE : J'ose dire qu'il n'y a pas eu d'intermédiaire.

M. BLAIN : A-t-on nommé un surveillant des travaux ?

M. HYMAN : Non.

M. BLAIN : En nommera-t-on un ou laissera-t-on diriger l'entreprise par un architecte ?

M. HYMAN : Je ne suis pas prêt à répondre. S'il y a un architecte à Owen-Sound, je demanderai certainement qu'il soit choisi.

Salle militaire de Peterborough, \$20,000.

M. BENNETT : Les travaux sont-ils commencés ?

M. HYMAN : Non.

M. BENNETT : Quel sera le coût total de ce bâtiment.

M. HYMAN : Mon collègue, le ministre de la Milice (sir Frederick Borden), m'apprend que Peterborough est un centre militaire très important où il y a plusieurs corps.

M. BENNETT : Combien coûtera l'édifice ?

M. HYMAN : Probablement \$100,000.

M. BENNETT : Quel emplacement choisira-t-on—celui où s'élève actuellement la salle d'exercice ?

M. HYMAN : Le terrain n'est pas celui de l'ancienne salle d'exercice. Il est situé du côté nord de la rue Murray, à l'ouest de la rue George.

Édifice public de St. Mary, \$10,000.

M. BLAIN : De quoi s'agit-il ?

M. HYMAN : C'est un crédit qu'il faut voter de nouveau.

M. BLAIN : A-t-on acheté l'emplacement ?

M. HYMAN : Oui.

M. BLAIN : Combien l'a-t-on payé ?

M. HYMAN : \$2,300.

M. BLAIN : Le ministre veut-il nous expliquer quels obstacles offrait l'acquisition du terrain ?

M. HYMAN : En plusieurs endroits, lorsqu'il est question d'ériger un édifice public, chaque groupe de la population désire vive-

M. SPROULE.

ment et à bon droit que la construction s'élève dans son voisinage. A St. Mary il s'est passé ce qui se passe dans beaucoup de localités. On m'a signalé plusieurs terrains que j'aurais pu choisir. Le département a exercé sa discrétion.

M. BLAIN : Le représentant du comté a-t-il approuvé le choix de l'emplacement ?

M. HYMAN : Je crois pouvoir répondre affirmativement. L'honorable député (M. G. H. McIntyre) est présent et peut dire ce qui en est.

M. G. H. McINTYRE : Tout ce que je puis dire, c'est que le représentant du comté approuve le choix du département. Il arrive à St. Mary ce qui arrive dans d'autres villes où l'Etat construit des édifices publics. On n'est pas d'accord au sujet de l'emplacement. Depuis la naissance de cette ville, sauf pendant un court espace de temps, le bureau de poste a toujours été situé dans la même rue, mais à différents endroits assez rapprochés. Le nouvel édifice s'élèvera sur la même rue, à 150 pieds environ du bureau actuel. Il occupera presque le même emplacement où était situé le bureau de poste à l'origine, près du croisement des deux principales rues de la ville. Se trouvant sur la même rue et près de l'endroit où le bureau de poste se trouvait pendant des années, ce terrain était le meilleur qu'on pût choisir pour y ériger un édifice public.

M. BLAIN : Puis-je savoir de l'honorable député si le prix que l'Etat a payé pour cet emplacement est le prix courant des autres propriétés du voisinage ?

M. G. H. McINTYRE : Je suis d'avis que le département n'aurait pas pu obtenir le terrain à ce prix-là, si ce n'eût été pour y construire le bureau de poste. Ce terrain vaut beaucoup plus.

M. BLAIN : L'honorable député n'a pas répondu à la question.

M. G. H. McINTYRE : On pourrait acheter, au prix de \$6,000 environ, ou un peu moins, l'emplacement qu'occupe le bureau de poste, mais il faudrait démolir les constructions pour ériger le nouvel édifice.

M. BLAIN : L'honorable député veut-il nous dire si le prix que l'Etat a payé pour cette propriété est le prix courant des autres propriétés du voisinage ?

M. H. McINTYRE : Le terrain que le Gouvernement a acheté est inoccupé parce qu'un incendie a détruit l'édifice qui le couvrait. Les ventes de propriétés ne sont pas fréquentes dans cette rue, les propriétaires préférant les louer, de sorte qu'il est difficile d'établir une comparaison ; mais on sait que cet emplacement vaut le prix qu'il a coûté. Si ce n'eût été pour y ériger un bureau de poste, on n'aurait pas pu l'obtenir pour un prix aussi modique. En effet, le proprié-

taire désirait vivement que le bureau de poste demeurât dans cette rue.

M. BENNETT : Quel sera le coût total de l'édifice?

M. HYMAN : Environ \$40,000.

M. BENNETT : Y compris l'aménagement.

M. HYMAN : Disons \$45,000, avec l'aménagement.

M. BLAIN : Je demanderai au ministre s'il retiendra les services d'un architecte pour surveiller les travaux.

M. HYMAN : Je ne suis pas prêt à répondre à cette question. La préparation des plans n'est pas assez avancée pour nous permettre de nommer un surveillant. Cependant, je déclare que je tâcherai de faire nommer un homme habile de St. Mary pour surveiller la construction de l'édifice public.

M. BLAIN : Si vous n'en trouvez pas sur les lieux?

M. HYMAN : Nous en enverrons un du dehors.

Edifice public de Simcoe, \$10,000.

M. BENNETT : Pourquoi ce crédit?

M. HYMAN : Pour un édifice public dans la ville de Simcoe.

M. BENNETT : A parachever?

M. HYMAN : Non ; les plans sont en voie de préparation.

M. BENNETT : Quel sera le coût total de l'entreprise?

M. HYMAN : L'édifice coûtera environ \$25,000.

M. SPROULE : A-t-on acheté le terrain?

M. HYMAN : Oui.

M. SPROULE : Combien a-t-il coûté?

M. HYMAN : \$2,050. Il y a trois lopins de terre.

M. SPROULE : Combien coûtera l'édifice?

M. HYMAN : Environ \$25,000, je suppose.

Douane de Toronto—changements et agrandissements, \$35,000.

M. BENNETT : M. Curry surveille-t-il les travaux?

M. HYMAN : La société dont il fait partie les surveille.

M. SPROULE : Quels travaux exécute-t-elle? Il y a deux ou trois ans qu'elle est à l'œuvre, n'est-ce pas?

M. HYMAN : Elle a exécuté certaines réparations à l'entrepôt de vérification ; il s'agit maintenant de la douane proprement dite. Les travaux sont en voie d'exécution depuis un an environ. L'honorable député

doit comprendre qu'il est difficile de s'acquitter promptement de la besogne pendant que l'édifice est occupé pour l'expédition des opérations de douane.

M. SPROULE : On n'exécute pas de travaux à l'intérieur.

M. HYMAN : Oui.

M. SPROULE : Je croyais que vous construisiez ou renforchiez un mur extérieur.

M. HYMAN : Cela consiste à refaire une partie des fondations.

M. SPROULE : Combien devaient coûter les réparations?

M. HYMAN : Le prix fixé dans le marché est de \$29,769, mais il y a d'autres travaux à faire : une nouvelle toiture en cuivre, de nouveaux calorifères, de nouveaux fils pour la transmission de l'électricité, certaines réparations au plancher en marqueterie, puis des boiseries, des cloisons et d'autres ouvrages à l'intérieur. On estime à \$51,149 la dépense totale.

M. SPROULE : On me dit qu'il se fait une foule de travaux plutôt pour dépenser de l'argent que pour servir à des fins utiles.

M. HYMAN : Je puis affirmer à l'honorable député qu'il n'en est rien. Nous exécutons ces travaux à la demande du ministère des Douanes qui a besoin de plus d'espace à cause de l'augmentation des affaires.

M. SPROULE : Mais, vous n'avez pas agrandi l'édifice.

M. HYMAN : La grande salle qui sert surtout aux employés de la douane se trouvera maintenant au premier étage, et les autres changements procureront beaucoup plus d'espace pour les bureaux de la douane.

Edifices fédéraux de Toronto—améliorations, etc., \$6,000.

M. BLAIN : Je vois plusieurs crédits destinés à des édifices publics de Toronto. Est-ce que M. Curry a la surveillance de tous les édifices publics de Toronto?

M. HYMAN : M. Curry n'a aucunement la surveillance des édifices publics?

M. BLAIN : Est-ce l'architecte?

M. HYMAN : Le député de Simcoe est à énumérer les édifices où M. Curry exécute des travaux.

M. BLAIN : Se construit-il quelque édifice aux frais de l'Etat dans la ville de Toronto sous la direction d'un autre architecte que M. Curry ou son associé?

M. HYMAN : M. Curry a la direction de tous les travaux.

M. BLAIN : Est-ce à dire que M. Curry est l'architecte de tous les édifices publics en voie de construction à Toronto?

M. HYMAN : Cela est vrai dans le moment.

Salle d'exercice de Toronto, \$75,000.

M. BENNETT : L'entreprise est-elle adjugée ?

M. HYMAN : Oui.

Edifice militaire de Toronto, \$50,000.

M. BENNETT : Le contrat est-il signé ?

M. HYMAN : Non.

M. BENNETT : Quel sera le coût total de l'édifice ?

M. HYMAN : Il y deux ou trois plans différents et les deux départements se consultent au sujet de celui qui sera adopté. Tant qu'ils n'auront pas pris une décision, il sera impossible de dire quel sera le coût de l'édifice.

Hôtel des postes de Toronto—nouvelle succursale, \$30,000.

M. BENNETT : Les travaux sont-ils commencés ?

M. HYMAN : Oui.

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

Reprise de la Séance.

M. BENNETT : Cet après-midi, pendant la discussion sur l'aménagement des bureaux de poste et des autres édifices publics, j'ai demandé au ministre des Travaux publics s'il savait que M. Hunter, son secrétaire particulier, est actionnaire de l'une des compagnies qui fournissent des matériaux au département. Le ministre a répondu qu'il n'en savait rien. Depuis le jour, j'ai rencontré M. Hunter qui m'affirme qu'il n'est pas actionnaire de cette compagnie. J'accepte sa parole, bien que je tiens mes renseignements de bonne source.

M. HYMAN : Tout ce que je puis ajouter à ce que l'honorable député vient de dire, c'est qu'aussitôt après que la Chambre eut suspendu ses travaux, j'ai parlé à M. Hunter qui m'a donné l'assurance que ce reproche était injustifiable.

Salle d'exercice de Brandon, \$20,000.

M. BENNETT : Est-ce une entreprise nouvelle ?

M. HYMAN : Oui. Les plans et le cahier des charges sont en voie de préparation. Je ne connais pas les principaux détails, mais je crois que l'édifice coûtera à peu près \$50,000.

M. BENNETT : Avec le terrain ?

M. HYMAN : Je l'espère.

Edifice public de Neepawa, \$5,000.

M. HYMAN : C'est un édifice pour la poste et la douane. On calcule qu'il coûtera

M. BLAIN.

\$25,000 environ, une fois parachevé. Cette entreprise n'a pas été adjugée.

Edifice public de Selkirk, \$10,000.

M. HYMAN : C'est une construction nouvelle. Les travaux ne sont pas encore adjugés. Nous avons acheté le terrain au prix de \$2,000. On estime que l'édifice coûtera \$25,000.

Edifice public de Saint-Boniface, \$5,000.

M. HYMAN : C'est un bureau de poste. Il coûtera probablement \$25,000, à part le prix de l'emplacement.

Magasins du district militaire de Winnipeg, \$15,000.

M. HYMAN : Ce sont des magasins militaires pour Winnipeg semblables à ceux de Toronto, de London, de Montréal et de Québec.

M. BENNETT : L'entreprise sera-t-elle adjugée avec publicité et concurrence ?

M. HYMAN : Oui.

M. SPROULE : Possédez-vous le terrain ?

M. HYMAN : Les magasins seront érigés sur des terres du domaine public. On estime qu'ils coûteront \$23,925, en tout.

Winnipeg—nouveau bâtiment pour les immigrants, \$47,000.

M. HYMAN : Cette somme servira à parachever l'entreprise. Le bâtiment est déjà occupé.

Edifice militaire de Winnipeg—quartiers des sous-officiers, y compris le corps de garde, \$6,000.

M. HYMAN : Ces travaux ne sont pas commencés. Le ministère de la Milice désire construire des quartiers pour les sous-officiers mariés de l'escadron A de la troupe permanente, au coût approximatif de \$40,000 ; une salle de garde, une salle de police, un cabinet de lecture, etc., au prix de \$22,000 ; et des magasins de \$4,000, formant un total de \$66,000. Ces constructions s'élèveront sur les terrains de l'Etat.

Nouvel hôtel des postes de Winnipeg—terrain et édifice, \$200,000.

M. HENDERSON : L'édifice construit à Winnipeg pour servir de nouveau bureau de poste ne répond pas, il me semble, aux besoins d'une grande ville commerçante comme Winnipeg. J'ignore la largeur de la façade. Une partie de l'édifice a une profondeur d'environ 180 pieds, mais le reste est beaucoup moins profond. L'édifice, qui fait un coude, est beaucoup trop étroit, selon moi. Je suis surpris que le Gouvernement ait décidé de construire un bâtiment ayant cette forme et ces dimensions dans une ville grande et prospère comme Winnipeg, car dans quinze ou vingt ans il ne répondra plus aux exigences de la situation.

Cependant, ce n'est pas là la plus grande faute. Le ministre des Travaux publics, en

faisant construire cet hôtel des postes, s'est montré fort obligeant envers le propriétaire voisin. A l'ouest, s'élève un grand bâtiment en briques qui appartient, je crois, à l'ancien ministre de l'Intérieur et qui est occupé par les ateliers du "Free Press", de Winnipeg. Afin de rendre service au propriétaire de ce bâtiment, le ministre des Travaux publics a eu la bonté de rétrécir le nouvel hôtel des postes, à partir du premier étage, afin de laisser un espace libre et d'éclairer les bureaux du "Free Press", ce qui a enlevé beaucoup d'espace à l'édifice qui était déjà trop étroit.

Pour s'excuser, le ministre dira peut-être que, sous le régime de la loi de l'Ontario, il ne lui serait pas permis de construire un édifice le long de celui du "Free Press" de manière à en boucher les fenêtres latérales. Mais, on me dit que la loi du Manitoba ne reconnaît pas cette servitude.

Il est incontestable qu'en construisant l'édifice de cette manière et en accommodant son voisin, le ministre des Travaux publics a beaucoup diminué la capacité du bureau de poste. S'il avait édifié une maison pour son compte, il aurait été libre de céder à son voisin, l'ex-ministre de l'Intérieur, une partie de l'espace. Mais, il s'agissait d'un édifice public, et il a commis un abus de pouvoir, il a fait une chose qu'il n'avait pas le droit de faire, en cédant l'espace nécessaire au public civiquement pour obliger le propriétaire de l'édifice voisin. Je suis porté à croire qu'un incendie est plus à craindre, car il y a un espace libre sur une grande partie de la profondeur du bureau de poste.

Je fus étonné quand j'examinai l'édifice et que je vis le plan sur lequel il avait été construit. Il semblait difficile de comprendre pourquoi on avait coupé un coin aussi considérable de l'édifice au premier étage, uniquement pour accommoder un atelier de journal, et un voisin qui a le devoir de pourvoir pour lui-même à la distribution de la lumière. Il aurait pu l'obtenir de la rue, sur le côté ouest de l'édifice ou encore de l'arrière. Je pense que le ministre doit nous expliquer pourquoi il a fait ce sacrifice, dans l'érection d'un édifice public, lequel en fin de compte coûtera, je suppose, de \$500,000 à \$600,000, et pourquoi il a été si généreux aux dépens du public, en donnant l'espace qu'aurait dû occuper le département des Postes, dans le but d'accommoder le propriétaire d'un immeuble contigu. Je crois que c'est une très grave erreur. Je pense qu'il a été mal avisé par le ci-devant ministre de l'Intérieur. Ce dernier ne lui a certainement pas conseillé d'agir ainsi dans l'intérêt public. C'est une chose que la population de Winnipeg regrettera toujours à l'avenir, qu'un grand édifice de cette sorte ait été mutilé par le retranchement d'un coin, ainsi supprimé dans le but que j'ai indiqué, laissant une bâtisse érigée à grands frais, dépréciée, en raison de la diminution de

l'espace dont avait besoin l'hôtel des postes. J'aimerais à savoir quelle explication peut donner le ministre pour justifier la construction de l'édifice de cette manière.

M. HYMAN : Tout d'abord, je dirai un mot au sujet des dimensions de l'édifice, pour constater s'il est assez grand pour répondre non seulement aux besoins présents mais aussi aux exigences de la population de Winnipeg d'ici à quelques années. Les dimensions de l'édifice sont de 134 x 166, sur une hauteur de 4 étages.

Elle fournira considérablement plus d'espace qu'il n'y en a actuellement à l'hôtel des postes de Montréal qui est une ville quatre fois plus grande que Winnipeg. Je crois qu'en prévoyant aux besoins d'une population deux fois et demie plus considérable que celle d'aujourd'hui, soit une population de 250,000, nous faisons tout ce qui peut être nécessaire. Maintenant, quant aux plans et à la nécessité d'avoir de la lumière, j'ai à dire justement ceci. Les architectes du département n'ont eu rien à faire avec la préparation des plans de cet édifice. Il n'est que loyal de dire aussi que le ministre de l'Intérieur ne m'a jamais dit un mot au sujet de cette affaire.

M. HENDERSON : Je n'ai pas dit cela.

M. HYMAN : Il n'est que juste pour l'ancien ministre de faire cette déclaration. On a donné à MM. Darling et Pearson qui ont été employés par les villes de Toronto et de Winnipeg, carte blanche pour ce qui concernait les plans de cet édifice, la préparation des plans ainsi que leur exécution. Ils avaient la surveillance de la construction et la confection des plans. Si l'honorable préopinant veut réfléchir un moment, il verra qu'il serait simplement impossible d'éclairer le plancher du rez-de-chaussée. Il sait combien la chose est impossible dans un édifice de cette dimension—de 166 pieds de long par 133 pieds de large—il sait que le seul moyen possible d'avoir de la lumière sur le plancher du rez-de-chaussée est de construire l'édifice de cette façon-là. Je n'ai eu aucune explication de MM. Darling et Pearson, à ce sujet. Ils n'avaient reçu aucune instruction du département ni des architectes du département. De sorte que je suis obligé de croire que MM. Darling et Pearson avaient les intérêts du public en vue ainsi que le besoin de faire parvenir la lumière au rez-de-chaussée. C'est là toute l'histoire. L'édifice, les plans et le cahier des charges, tout à été fait et préparé par MM. Darling et Pearson.

M. HENDERSON : Je regrette que le ministre n'ait pas de meilleure réponse à donner que celle-là. J'ai compris qu'il disait que l'édifice avait 164 pieds de profondeur; dois-je entendre que c'est la partie la plus profonde ou seulement la partie attenante à l'édifice du "Free Press" de Winnipeg? Mon opinion est qu'une partie seulement

de l'édifice a 164 pieds de profondeur et que l'autre partie en a beaucoup moins. Le ministre dit qu'il était nécessaire de couper cette portion pour fournir de la lumière au plancher d'en bas du bureau de poste. Le ministre verra combien ridicule est sa prétention, quand je lui dirai que le coin qui a été retranché ne va pas jusqu'au plancher du bas, mais seulement jusqu'aux étages supérieurs, au-dessus du rez-de-chaussée, de sorte que le ministre ne peut pas procurer de la lumière au rez-de-chaussée au moyen de ce coin qui est coupé. Quant à l'idée de donner carte blanche aux architectes, je crois qu'on en a assez de ce système.

Nous, qui sommes responsables de l'argent dépensé pour les édifices publics, n'avons pas besoin de donner carte blanche aux architectes pour les construire. Je dis que le ministre devrait être blâmé d'avoir permis semblable chose, et qu'il n'avait aucun droit de donner à ces hommes un pareil pouvoir. S'il leur a donné carte blanche, je dis qu'ils ont abusé de sa confiance, qu'ils n'ont pas été fidèles à la foi qu'on reposait en eux, et qu'ils ont abusé de leur privilège dans le but d'accommoder une propriété voisine, aux dépens du pays, parce qu'ils n'ont pas du tout réussi à construire un édifice de la capacité que nous devons avoir pour l'argent que nous y avons dépensé. Il ne me semble pas que les édifices érigés d'après les plans et devis préparés par ces deux architectes, avec le coin de la bâtisse coupé, dans les étages du haut, aient été construits aussi économiquement qu'on aurait pu le faire, si la pleine profondeur avait été utilisée sur toute l'étendue de l'édifice. Suivant moi, le coût de cette construction est plus élevé, par le retranchement de ce coin, qu'il ne l'aurait été, si l'édifice avait été continué sur toute sa dimension du bas jusqu'au sommet. Je crois que le ministre a commis une grande bêtise en accordant à ces hommes le privilège qu'il dit leur avoir donné, de construire cet édifice d'après les plans et en un style qu'il prétend les avoir autorisés à adopter. Je crois qu'il ne peut pas trouver à Winnipeg une approbation qui le justifie; je pense que les gens de Winnipeg lui diront tous qu'une grande bêtise a été commise, que la capacité de ce bureau a été réduite considérablement, et je crois que le coût de cette construction a été bien accru, en raison de ces plans,—et tout cela dans quel but? Simplement pour améliorer la propriété d'un ancien membre du Gouvernement, et accommoder l'organe du parti libéral dans la ville de Winnipeg. Je ne crois pas qu'il puisse trouver une justification nulle part, à Winnipeg; au contraire, je suis sûr qu'il sera condamné par tout homme indépendant.

M. HYMAN: Bien entendu, l'honorable député a le droit d'avoir son opinion. Quand j'ai dit que nous avions donné carte blanche à MM. Darling et Pearson, relativement

M. HENDERSON.

aux plans, je n'ai pas dit que ce fût quant à la construction de l'édifice. L'honorable préopinant le sait parfaitement. J'ai dit qu'ils avaient carte blanche pour le tracé des plans. Si ces plans n'avaient pas été trouvés satisfaisants par le département, on leur aurait demandé de les changer. Les plans ont été soumis au département des Postes et trouvés satisfaisants.

M. HENDERSON: Avec le coin retranché?

M. HYMAN: Avec le coin retranché. Je veux dire que je suis informé par le département que si l'édifice a été construit de cette façon, c'était pour éclairer la salle d'attente publique au rez-de-chaussée. L'édifice a 160 pieds de longueur dans cette partie particulière, qui est la partie la plus profonde, et il était pratiquement impossible d'obtenir de la lumière autrement que par ce moyen.

M. BENNETT: A combien de pieds de la façade se trouvent les casiers?

M. HYMAN: Je n'ai pas le plan devant moi, mais je crois que la distance est d'environ 14 pieds. Quant à savoir si cela a été fait pour l'amélioration de la propriété de l'ancien ministre de l'Intérieur (M. Sifton) ou d'aucune autre personne, je puis déclarer simplement qu'il n'y a pas eu la moindre intention de cette nature, en autant que peut y être concerné le département des Travaux publics, et je puis ajouter qu'il n'y a nullement eu pareille intention de la part de MM. Darling et Pearson. Ce sont des architectes honorables. On leur a demandé de préparer les plans. Et parce que dans la préparation des plans, il s'est trouvé un espace libre pour la pénétration de la lumière, on prétend qu'on avait en vue d'améliorer la propriété de l'ancien ministre de l'Intérieur. Je ne puis empêcher personne d'entretenir semblable opinion, mais je puis assurer que c'est sans aucun fondement. C'était pour se plier aux exigences du département des Postes, et quand je dis que l'édifice aura plus d'espace que l'hôtel des postes de Montréal, qui dessert une population de 400,000 âmes, je ne crois pas que l'on puisse prétendre raisonnablement que nous ne donnons pas aux affaires de Winnipeg assez de commodité.

M. STAPLES: De qui cette propriété a-t-elle été achetée, et quelle était l'étendue du terrain?

M. HYMAN: Elle a été achetée de W. F. Alloway, et de J. W. Good. Le front sur l'avenue du Portage mesurait 134 pieds, la profondeur, 100 pieds sur une largeur de 81 pieds, 184 pieds sur une largeur de 20 pieds, et 100 pieds sur une largeur de 33 pieds. Le prix payé a été de \$1,000 du pied pour 100 pieds, et \$950 pour le reste, total \$132,850.

M. STAPLES: Le lot, dans l'origine, s'étendait-il jusqu'au coin?

M. HYMAN : Je l'ignore ; mais je sais que c'est le terrain que nous avons décidé d'acheter.

M. STAPLES : A-t-on subséquemment vendu une partie de l'emplacement ?

M. HYMAN : Non.

M. STAPLES : Je crois que le ministre a prouvé assez clairement dans quelle position ridicule se trouve l'hôtel des postes de Winnipeg. Les citoyens de l'endroit ont toujours prétendu que l'édifice devait être érigé à l'angle de deux rues. Le ministre a démontré que cela aurait dû et aurait pu se faire. J'apprends que le terrain s'étendait jusqu'à la rue mais que le département, jugeant qu'il était trop grand, a vendu le coin au "Free Press". Je ne crois pas faire erreur.

M. HYMAN : L'honorable député (M. Staples), cela va sans dire, est libre de faire cette assertion. Mais, je puis lui affirmer qu'il se trompe. Nous avons acquis l'emplacement que nous avons jugé à propos et nous n'en avons cédé aucune partie.

M. STAPLES : Est-ce que le ministre des Travaux publics déclare que l'Etat n'a jamais été propriétaire du terrain sur lequel s'élève l'édifice du "Free Press" ?

M. HYMAN : "Jamais, c'est bien long". Je n'ai jamais entendu dire que l'Etat ait été propriétaire de ce terrain. Il ne l'a pas été depuis que je suis au ministère des Travaux publics.

Nous avons acquis le terrain que nous avons convenu d'acheter et nous possédons cette propriété. C'est là toute la transaction.

M. SPROULE : De qui a-t-on acheté et quand ?

M. HYMAN : Le décret en conseil est daté du 31 mars 1904. L'agent du propriétaire était M. Thomas Metcalfe.

M. STAPLES : Je connais M. Metcalfe, avocat à Winnipeg, et je suppose que c'est l'agent en question.

M. SPROULE : Quelle est la commission payée par le Gouvernement pour le transport de ces propriétés ?

M. HYMAN : Rien.

M. BENNETT : Y a-t-il une copie du plan au département ?

M. HYMAN : En bleu, oui.

M. BENNETT : L'honorable ministre aura-t-il l'obligeance de la déposer sur le bureau de la Chambre à la prochaine séance ? Cela nous permettrait de constater ce qu'on a retranché.

M. STAPLES : Quel sera le coût total de cet édifice et quand sera-t-il terminé ?

M. HYMAN : L'entreprise est pour \$559,803 et nous espérons qu'elle sera terminée cette année.

M. LAKE : Il ne s'agit que d'une seule entreprise, n'est-ce pas ?

M. HYMAN : Oui.

M. LAKE : L'autre jour on nous a fourni des renseignements sur la façon dont on ouvrait les soumissions dans deux départements. Quelle est la coutume suivie dans le ministère des Travaux publics ?

M. HYMAN : Le secrétaire reçoit les soumissions et y appose ses initiales ; elles sont ouvertes par moi en présence d'un fonctionnaire du département.

M. LAKE : Prend-on quelques précautions pour que leur contenu ne soit pas connu avant qu'elles soient ouvertes ?

M. HYMAN : Oui, un soin tout à fait spécial. Les soumissions restent sous la garde du secrétaire tant qu'elles n'ont pas été remises aux fonctionnaires du bureau du ministre.

M. LAKE : Le ministre adjuge des centaines d'entreprises. Toutes les soumissions qui s'y rapportent sont-elles ouvertes par lui ?

M. HYMAN : A moins que je ne sois absent ; dans ce cas-là je donne des ordres spéciaux à l'un des fonctionnaires du département relativement à l'ouverture de ces soumissions, mais ce fait se présente rarement.

M. BENNETT : MM. Darling et Pearson ont-ils déposé leurs plans avant que l'entreprise fût adjugée ?

M. HYMAN : Ces plans furent soumis au ministère des Travaux publics et, par ce dernier, au département des Postes.

M. BENNETT : Je comprends que l'édifice du "Free Press" se trouve à l'ouest du terrain où s'élève cet hôtel des postes. Y a-t-il un terrain vacant à l'est ?

M. HYMAN : Si je m'en souviens bien, il y a une ruelle.

M. BENNETT : On pourrait croire qu'il eût été préférable de faire la façade moins large sur cette ruelle. Enfin, nous verrons les plans, ainsi que nous l'a promis l'honorable ministre.

M. STAPLES : Que va-t-on faire de l'ancien hôtel des postes ?

M. HYMAN : Nous nous proposons d'y installer les bureaux de la douane et ceux du département du receveur général. Nous avons l'intention de faire préparer des plans de façon à ce que, dès que nous pourrions installer le bureau de poste dans le nouvel édifice, nous soyons prêts à exécuter les travaux nécessités par ce changement. L'ho-

norable député (M. Staples) n'ignore pas qu'il y a accumulation d'ouvrage au ministère ; aussi, fait-on tous les efforts possibles pour hâter le parachèvement de cet édifice. Il sait aussi que l'édifice actuellement occupé par les bureaux de la douane est situé dans un centre dont l'accès n'est pas facile et qu'il est à désirer qu'on transporte ces bureaux-là ailleurs et cela le plus tôt possible.

M. STAPLES : Le Gouvernement a-t-il pour principe de considérer le volume des affaires qui passent par un bureau de poste d'une localité, avant de construire un hôtel des postes à cet endroit ?

M. HYMAN : C'est là une question qu'on a posée à tous les différents ministres des Travaux publics, depuis, au moins, que je fais partie de cette Chambre. L'honorable député lui-même ne saurait établir une règle fixe pour les différents cas. Il faut tenir compte d'un grand nombre de circonstances, avant de décider s'il faut ou non construire un nouvel hôtel des postes à tel ou tel endroit. Très souvent, il n'est pas nécessaire d'exécuter ces travaux, car le département peut louer un appartement convenable. On ne peut adopter une politique spéciale bien définie. Quand les différents départements, celui des Postes, ou celui des Douanes, ou n'importe quel autre ministère s'adressent au département des Travaux publics et lui représentent que les pièces qu'ils occupent sont trop exigües à cause du développement des affaires, le ministère étudie la question de la construction d'un nouvel édifice et juge si celui-ci est nécessaire.

M. STAPLES : Va-t-on demander un crédit pour la construction d'un édifice public à Carman, division électorale de Macdonald, centre d'un des plus vieux districts du Manitoba ? Carman a une population de plus de 2,000 habitants ; depuis plusieurs années, ses citoyens demandent qu'on en fasse un port d'entrée. Les importations de machines, etc., venant des Etats-Unis représentent de \$150,000 à \$200,000 par année et je vois que les recettes du bureau de poste s'élèvent à \$4,000 et même à \$5,000. Le rapport du ministère des Postes me fait voir aussi que, dans d'autres provinces, on construit des bureaux de poste à différents endroits où les recettes du département ne sont pas aussi considérables. A mon avis, nous avons bien le droit de demander qu'on fasse de cette ville un port d'entrée ; cette requête est très raisonnable. Trois lignes de chemins de fer passent par cette ville, le Canadien Nord, le chemin de fer canadien du Pacifique et le Great Northern ; ce dernier construit maintenant sa voie dans la ville. A mon avis, si l'honorable ministre voulait prendre tous ces faits en considération et s'enquérir de ce qui se rapporte à cette matière, il constaterait que les citoyens de Carman et du district environnant ont

le droit d'obtenir que cette ville devienne un port d'entrée et qu'on y construise un hôtel des postes et qu'on y installe des bureaux de douane.

M. HYMAN : Le bureau de poste actuel donne-t-il satisfaction aux citoyens de Carman ?

M. STAPLES : Je ne puis répondre dans la négative. Au point de vue de l'espace il n'y a rien à désirer, mais ce bureau est installé dans un appartement loué. Je crois que la demande des citoyens a bien sa raison d'être.

M. HYMAN : J'ai eu le plaisir de visiter moi-même Carman, et je suis heureux d'apprendre les progrès considérables que cette ville continue à faire. Je puis seulement répondre à mon honorable ami que dans la préparation du budget de cette session, on n'a voulu prendre l'initiative de la construction d'aucun édifice. Je tiendrai compte, cependant, et avec plaisir, des demandes de l'honorable député et de celles des citoyens de Carman.

M. STAPLES : J'ignore si l'honorable ministre a reçu une requête demandant la construction d'un nouvel édifice, mais je sais qu'on s'est adressé au ministère des Douanes pour faire de cette ville un port d'entrée.

M. HYMAN : C'est une question du ressort du ministère des Douanes.

M. STAPLES : Si j'ai bien compris l'honorable ministre, il faut expliquer toutes les circonstances avant que le département s'occupe de cette question.

M. HYMAN : Il serait impossible au ministre des Travaux publics de faire des enquêtes dans chaque municipalité sur la nécessité de construire des édifices publics. Tout ce que je puis dire, c'est que j'étudierai avec soin toutes les requêtes qui me seront présentées.

Winnipeg—station postale au nord de la voie du chemin de fer canadien du Pacifique, \$30,000.

M. BENNETT : Cet édifice a-t-il été construit ?

M. HYMAN : Non ; nous avons acheté le terrain ; mais nous n'avons pas encore adjudgé les travaux à l'entreprise.

M. BENNETT : Quel sera le coût total, y compris le prix d'achat du terrain ?

M. HYMAN : Lors de mon voyage à Winnipeg, l'an dernier, j'ai visité cet emplacement et je me suis informé de l'état de choses qui existait alors. Cette propriété se trouve sur la rue principale ; elle est entourée d'édifices nombreux et très beaux, et je me demande s'il ne faudrait pas dépenser de \$30,000 à \$40,000 pour construire un édifice convenable.

M. HYMAN.

M. SPROULE : Le terrain se trouve au nord de la gare ?

M. HYMAN : Oui, à environ 300 ou 400 verges de cette dernière.

M. SPROULE : Combien le terrain vous a-t-il coûté ?

M. HYMAN : Nous l'avons acheté en 1905 au prix de \$15,509.50.

M. BENNETT : Combien mesure-t-il de front ?

M. HYMAN : 87 x 75 pieds.

M. LAKE : Combien coûtera cet édifice qu'on construit à Selkirk ?

M. HYMAN : Environ \$25,000, tel que je l'ai déjà dit.

M. LAKE : Le revenu du bureau de poste de Carman représente la moitié de celui du bureau de poste de Selkirk.

M. HYMAN : Selkirk est une ville établie depuis longtemps et le besoin d'un édifice public ne s'y est pas fait sentir pendant plusieurs années. Je suis certain que lorsque Carman aura attendu aussi longtemps que Selkirk pour avoir un édifice public, nous pourrions satisfaire ses habitants.

M. LAKE : Je n'approuve pas ce principe quand il s'agit de la construction d'édifices publics. De ce qu'une ville ou un village s'est passé longtemps d'un édifice public, et qu'il n'a pas fait de progrès rapides, il ne s'ensuit pas qu'on doive lui en construire un par simple gracieuseté.

A mon sens, on ne devrait construire d'édifices publics qu'aux endroits où le besoin s'en fait réellement sentir au point de vue de l'intérêt général.

M. HYMAN : C'est ce que nous faisons. Je n'ai pas invoqué cela comme une raison. J'ajouterai que j'examinerai favorablement toutes les représentations qui pourront m'être faites dans des cas semblables.

M. STAPLES : Quel est le propriétaire du bâtiment où se trouve installé aujourd'hui le bureau de poste de Selkirk ?

M. HYMAN : Je ne puis répondre à cette question qui est de ressort du ministère des Postes.

Calgary—agrandissement de l'entrepôt de douane, et changements et agrandissement au bureau de poste, \$30,000.

M. HYMAN : Ces travaux ont été adjugés à l'entreprise.

M. SPROULE : S'agit-il d'un nouvel édifice ?

M. HYMAN : D'une annexe à un bâtiment construit il y a quelques années.

Edmonton—pavillon pour les immigrants, \$5,000.

M. BENNETT : Est-ce un nouveau bâtiment ?

M. HYMAN : Il est en voie de construction.

M. BENNETT : Cet ouvrage est-il commencé ?

M. HYMAN : Non, nous ne l'avons pas encore adjugé à l'entreprise. On est à préparer les plans et devis.

M. BENNETT : Ce sera là le coût total de cette entreprise y compris le prix d'achat du terrain ?

M. HYMAN : L'édifice public de Regina nous a coûté environ \$200,000. Si je tiens compte du développement rapide d'Edmonton, je ne puis supposer qu'il soit possible de construire un édifice public à cet endroit, sans déboursier au moins \$200,000.

M. SPROULE : A quelle fin servira ce bâtiment ?

M. HYMAN : On y installera le bureau de poste, le bureau de la douane et celui des terres.

M. BENNETT : Ce montant comprendra-t-il aussi le coût du terrain ?

M. HYMAN : Non.

M. BENNETT : Le terrain a-t-il été choisi ?

M. HYMAN : Oui, et le décret en conseil est daté du 4 mars 1906. Ce terrain a été acheté de MM. Gariépy et Lessart au prix de \$20,000. Il se trouve à l'angle sud-est des rues McDougall et Rice; il mesure 90 pieds sur la rue McDougall et 150 pieds sur la rue Rice.

M. SPROULE : Qui a servi d'agent au Gouvernement ?

M. HYMAN : Le ministère de la Justice. Il n'y a pas eu d'intermédiaire.

Medicine Hat—Édifice public, \$15,000.

M. BENNETT : Est-ce un nouvel édifice ?

M. HYMAN : On est à le construire.

Moosejaw—édifice public, \$11,000.

M. BENNETT : On est à construire cet édifice ?

M. HYMAN : Oui, et il sera bientôt terminé.

M. SPROULE : On y installera le bureau de poste et celui des douanes ?

M. HYMAN : Oui.

M. SPROULE : Combien a coûté cet édifice ?

M. HYMAN : \$23,000, d'après le contrat d'entreprise.

M. SPROULE : Le coût du terrain non compris ?

M. HYMAN : Non compris.

M. SPROULE : Combien ce terrain a-t-il coûté ?

M. HYMAN : Rien, puisque c'est la municipalité qui nous l'a donné.

Prince-Albert—édifice public servant de bureau de poste, de palais de justice et de bureau d'enregistrement, \$20,000.

M. HYMAN : L'ouvrage est presque terminé.

M. SPROULE : Quel est le coût total de cet édifice ?

M. HYMAN : \$79,725, d'après le contrat d'entreprise.

Regina—bureau de poste, de douane, etc., \$25,000.

M. HYMAN : Il s'agit du bâtiment dont j'ai parlé il y a un instant. On est à le construire.

Saskatoon—édifice public, \$15,000.

M. BENNETT : Les travaux sont-ils commencés ?

M. HYMAN : La difficulté qui se soulève dans ce cas-ci, c'est qu'on avait acheté d'abord un terrain qu'on croyait assez vaste; mais la ville se développe si rapidement que lorsque les plans furent envoyés au ministère des Postes, les fonctionnaires de ce département ont cru que la superficie de ce terrain n'était pas suffisante; nous allons essayer d'en acquérir un autre.

M. LAKE : N'a-t-on pas payé \$4,000 sur le terrain d'abord acheté ?

M. HYMAN : Nous le remettrons simplement à son ancien propriétaire.

M. BENNETT : Combien comptez-vous dépenser dans la construction de cet édifice ?

M. HYMAN : Saskatoon est une ville qui se développe rapidement. L'estimation actuelle du coût de cet édifice est de \$30,000, ameublement non compris.

M. BENNETT : Ni l'installation d'un système de chauffage ?

M. HYMAN : Non. Il s'agit de l'édifice seulement. Le coût total s'élèvera probablement à \$42,000 ou à \$43,000. Cependant, avant six mois, l'augmentation de la population peut être assez accentuée pour nous obliger à ajouter quelques milliers de piastres à la somme déjà mentionnée; aussi, je n'aimerais pas m'en tenir absolument à l'estimation faite par les fonctionnaires du département et dont je viens d'indiquer le montant.

M. LAKE : Saskatoon deviendra un grand centre de population et d'activité commerciale.

M. HENDERSON : J'aperçois l'honorable ministre de l'Intérieur à son siège; aussi, avant que l'item 122 soit adopté, je voudrais

M. HYMAN.

lui demander s'il croit en honneur et en conscience que le Gouvernement a raison de dépenser \$200,000 dans la construction d'un hôtel des postes à Edmonton. A mon sens, c'est là une dépense extraordinaire que le Gouvernement ne peut excuser. Winnipeg aura probablement une population de 500,000 âmes avant qu'Edmonton compte 50,000 ou tout au plus 100,000 habitants. Sans doute, nous construisons ces édifices en vue des besoins futurs de cette ville, mais je considère qu'il n'y a pas de comparaison à établir entre les \$557,000 destinés à Winnipeg et les \$200,000 réservés à Edmonton. Cet item de \$200,000 n'est qu'un premier crédit. car, si je ne me trompe, on n'y inclut pas le coût du terrain. Il n'est pas question non plus de la somme que coûtera l'ameublement; nous pouvons donc raisonnablement croire que cet édifice, quand il sera terminé, aura coûté au pays de \$250,000 à \$300,000. Je me demande comment les ministres pourront se présenter devant la population de ce pays pour proclamer qu'ils ont fait partie d'un gouvernement économe, d'un gouvernement qui prend grand soin des deniers publics, s'ils cherchent à excuser une dépense semblable. Quoi qu'il en soit, cette dépense n'est proportionnée ni à l'importance ni aux besoins de cette ville, et, en vérité, si c'est l'honorable ministre de l'Intérieur qui a conseillé, comme je le crois, au ministre des Travaux publics de dépenser ce montant considérable dans la ville d'Edmonton, tout ce que je puis lui dire, c'est qu'il a commis une erreur très grave que le peuple condamnera, même si le ministre essaie de l'excuser.

Travaux publics—imputable sur le revenu—Colombie-Anglaise—Cumberland, édifice public, \$2,000.

M. BENNETT : A-t-on commencé la construction de ce bâtiment ?

M. HYMAN : Non.

M. HENDERSON : Où se trouve Cumberland ?

M. HYMAN : Dans Comox-Atlin.

M. HENDERSON : Dans l'île ou sur la terre ferme ?

M. BENNETT : Quelle est la population de cette localité ?

M. HYMAN : Je n'ai pas ces détails.

M. HENDERSON : Je crois qu'il s'agit d'une localité peu importante, parce que je ne me rappelle pas avoir jamais entendu parler de cet endroit. Cumberland peut se trouver sur l'île ou sur la terre ferme. Comox-Atlin, je crois, est la plus grande division électorale du Canada, et quand on vient nous dire que Cumberland se trouve dans cette partie du pays, le renseignement est passablement vague quant à la situation exacte de cet endroit. Peut-être un député de la Colombie-Anglaise, s'il s'en trouve un dans la Chambre, pourra-t-il nous renseigner

sur la situation de cette localité importante où il faut construire un nouvel édifice public. Peut-être ne s'agit-il que d'un simple village de rentiers, que d'une simple station de pêche où il faut dépenser quelques sous pour gagner des suffrages en temps d'élections. A mon avis, cette localité n'est pas très importante, parce que je n'en ai jamais entendu mentionner le nom ici.

M. LAKE : Je constate que les recettes du bureau de poste ne s'élèvent pas à \$2,000. Quel est le montant que l'honorable ministre se propose de dépenser pour ce bâtiment ?

M. HYMAN : Alors même que les revenus seraient peu considérables, il faut construire cet édifice où nous installerons les bureaux de la douane et ceux des autres services publics; il faut demander un crédit pour cet ouvrage. Cumberland n'est pas une localité très considérable, mais on m'informe que nous avons éprouvé des difficultés quand il s'est agi de trouver un appartement à nos bureaux dans cette ville. On a acheté un terrain pour \$700 et l'on construira un bâtiment qui coûtera le moins cher possible, tout en fournissant ces avantages.

M. BENNETT : Il y a dans le comté de Simcoe un village dont la population n'est que de 600 âmes et dont le bureau de poste rapporte des revenus plus élevés que ceux que le ministère retire à Cumberland. Assurément, on ne peut construire un édifice public dans tous les villages dont la population est de 500 âmes.

M. HYMAN : Le montant des mandats-poste représente une somme de \$169,000.

M. BENNETT : Où avez-vous appris cela ?

M. HYMAN : Je lis les notes qui m'ont été communiquées.

M. BENNETT : Cela peut être dû à ce que cette ville est si peu importante qu'aucune banque ne veut y établir une succursale; c'est une bien mauvaise note pour Cumberland.

M. HYMAN : Le fait qu'il n'y a pas de banque à cet endroit serait une raison de plus pour qu'on y construise un bureau de poste pour le plus grand avantage du public.

M. BENNETT : Je constate que le revenu du bureau de poste de Cumberland s'élève à \$1,862. Combien coûtera cet édifice ?

M. HYMAN : Je n'ai malheureusement pas ces détails mais nous construirons un bâtiment peu considérable mais assez grand pour contenir les bureaux des deux départements. Le coût du terrain sera payé à même ce crédit.

M. BENNETT : Ce crédit vous permettra-t-il de terminer l'édifice ?

M. HYMAN : Oh ! non. Nous ne demandons pas de crédit pour le coût total de ce

bâtiment dont les plans ne sont pas encore préparés.

M. BENNETT : Le ministre dit-il que les travaux ne seront pas commencés avant qu'on ait demandé un autre crédit ?

M. HYMAN : Je ne dis pas cela, car nous demandons ce crédit pour la préparation des plans. Nous demanderons ensuite des soumissions; il sera peut-être opportun de faire les fondations cet automne.

M. BENNETT : Combien dépense-t-on pour cet édifice ?

M. HYMAN : Je n'ai pas ces détails sous la main, malheureusement.

M. BENNETT : Le ministre peut se procurer ce renseignement et nous le fournir plus tard ainsi que celui que se rapporte à l'édifice public de Winnipeg.

M. HYMAN : Très bien.

M. HENDERSON : C'est probablement un de ces cas où le ministre se propose de donner carte blanche à l'architecte.

M. HYMAN : J'ai dit que nous donnions carte blanche à l'architecte pour tracer des plans, mais l'honorable député a ajouté que j'avais donné à ce fonctionnaire pleine et entière liberté dans la construction de l'édifice dont il était question. Mon honorable ami ne devait pas avancer cela, s'il avait voulu se montrer juste. Si les plans sont satisfaisants, ils seront approuvés; dans le cas contraire, on les modifiera suivant les vues du département.

M. HENDERSON : Le ministre n'a pas besoin d'être froissé, s'il y a eu une erreur de commise quand on a donné à l'architecte carte blanche quant à la préparation des plans; c'est pour cela que cet édifice avait une capacité bien limitée.

M. HYMAN : Quand j'ai dit que j'avais donné à l'architecte carte blanche, je voulais expliquer qu'il avait toute la latitude possible pour préparer ses plans suivant l'état de choses qu'on lui avait expliqué. Sans doute, si l'architecte avait tracé le plan d'un édifice de trente ou de trente-cinq étages, on n'aurait pas approuvé ce plan-là.

Fernie—édifice public \$10,000.

M. HYMAN : Le coût estimatif est de \$35,000. Cet édifice servira de bureau de poste et de bureau de douane.

M. LAKE : Le ministre croit-il qu'on devrait dépenser \$35,000 dans une ville de l'importance de Fernie ?

M. HYMAN : Ce montant comprend le coût des appareils de chauffage et d'éclairage.

Ladysmith—édifice public, \$2,000.

M. HYMAN : Nous avons acheté un terrain au prix de \$1,500, et quand il sera ter-

miné, cet édifice nous coûtera \$17,000, c'est-à-dire \$10,000 ou \$12,000 pour le bâtiment, et la balance pour l'ameublement. On y installera le bureau de poste et celui de la douane.

M. STAPLES : Quand a-t-on fait de Ladysmith un port d'entrée ?

M. HYMAN : C'est un avant-port de Nainämo.

M. LAKE : Cet édifice ne servira qu'au service des postes et qu'à celui des douanes ?

M. HYMAN : Le département a pour principe de construire des édifices publics pour accommoder tous les services.

New-Westminster—édifice pour la Marine et les Pêcheries et le service relatif aux Indiens, \$16,000.

M. HYMAN : L'entreprise est pour \$13,812. Je changerai la description de cet item comme suit : "New-Westminster, édifice public pour la Marine et les Pêcheries et pour le département des Affaires des indiens".

Osoyoos—édifice public, \$2,000.

M. LAKE : Où se trouve cette localité ?

M. HYMAN : Dans Yale-et-Cariboo. Dans ce bâtiment se trouveront les bureaux de la douane. La difficulté qui se présente ici, c'est qu'on ne peut trouver d'édifice où installer ces bureaux ; nous sommes donc obligés de construire un bâtiment. Cet endroit se trouve sur la ligne frontière qui sépare la Colombie-Anglaise des Etats-Unis.

M. BENNETT : Le ministère des Postes n'indique pas d'endroit portant ce nom ; assurément, l'honorable ministre ne construira pas un édifice public à un endroit inhabité.

M. HYMAN : Qu'est-ce que l'honorable député veut que nous fassions dans un cas semblable ? Il est nécessaire que nous ayons un douanier à cet endroit, parce que c'est là que se fait l'inspection de tout ce qui entre au Canada.

M. DUNCAN ROSS : Osoyoos est situé sur le principal chemin pour les voitures de la vallée Okanagan, sur la ligne frontière. On a constaté qu'il y fallait un inspecteur vétérinaire à cet endroit, parce que tous les chevaux qui viennent des Etats-Unis en Colombie-Anglaise passent par ce chemin. En vérité, l'inspecteur a été obligé, l'an dernier, de vivre sous une tente, parce qu'il ne pouvait se loger ailleurs ; c'est ainsi qu'il a vécu avec sa famille ; il a contracté les fièvres typhoïdes et il faut nécessairement lui procurer un logement.

M. BENNETT : Quel sera le coût de ce bâtiment, y compris le prix du terrain ?

M. HYMAN.

M. HYMAN : Le terrain nous a coûté \$200 et ce bâtiment nous coûtera de \$2,000 à \$3,000.

M. STAPLES : A-t-on demandé la construction de cet édifice ?

M. DUNCAN ROSS : Non, mais le ministre a jugé qu'il fallait installer un fonctionnaire à cet endroit.

M. STAPLES : De qui le ministère a-t-il reçu cette information ?

M. DUNCAN ROSS : De moi, probablement.

Vancouver—édifice public, \$100,000.

M. HYMAN : On est à construire cet édifice, et ce crédit est destiné à poursuivre cette entreprise dont le montant total est estimé à \$134,500.

M. SPROULE : A quoi servira cet édifice ?

M. HYMAN : Ce sera un hôtel des postes. Cet édifice se trouve sur le penchant d'une colline. L'on avait cru d'abord qu'on pourrait installer les bureaux de la douane au rez-de-chaussée, mais on se demande maintenant si cela est opportun, et s'il ne vaut pas mieux réparer l'édifice où se trouvent actuellement ces bureaux.

Edifices publics en général, construction des salles militaires, \$37,000.

M. BENNETT : Je demanderais à l'honorable ministre de la Milice de prendre en considération la requête des citoyens d'Orillia qui demandent la construction d'un dépôt d'armes semblable à celui qu'on a bâti à Barrie. C'est à Orillia que se trouvent les dépôts de recrutement de deux compagnies, et maintenant, il y a, en outre, un corps de cavalerie quelconque. J'espère que le ministre tiendra, plus qu'il ne l'a fait par le passé, compte de cette demande.

Sir F. BORDEN : Oui, assurément.

Edifices publics, Ottawa, y compris réparations, ventilation et éclairage, mobilier, etc., \$130,000.

M. HENDERSON : A seule fin de me renseigner, je demanderai à l'honorable ministre des Travaux publics quel montant l'Etat dépense, chaque année pour les édifices publics à Ottawa, en travaux de réparation et d'entretien.

M. HYMAN : Cela dépend de ce que peut embrasser le terme réparations.

M. HENDERSON : Il y a quelques années, le ministre des Finances nous disait que ce montant s'élevait à environ \$100,000 par année. Dépensons-nous ce montant ?

M. HYMAN : Je devrais dire oui, mais je vais expliquer combien il est difficile de répondre à cette question. Ce crédit est destiné à payer le personnel qui travaille aux

réparations qui deviennent urgentes tous les jours. Il est difficile de dire exactement comment ces réparations se partagent, mais c'est le seul crédit qui nous permette de faire face à ces dépenses.

Loyers—Édifices publics fédéraux, \$80,000.

M. SPROULE : Est-ce que le montant ne représente que le loyer des différents édifices que l'administration occupe à Ottawa ?

M. HYMAN : Non, mais dans tout le Canada, le loyer des bureaux de poste non compris.

M. SPROULE : Dans ce cas-là, comment se fait-il que nous trouvions dans le crédit relatif au Yukon des items pour loyer, réparations, combustible, etc. ?

M. HYMAN : J'aurais dû spécifier: j'ai voulu parler du loyer des différents édifices occupés par l'administration dans tout le pays, à l'exception du Yukon.

M. SPROULE : Quel est le montant total des loyers que nous avons à Ottawa ?

M. HYMAN : \$55,351.86, par baux.

M. SPROULE : Cela équivaudrait à une moyenne d'environ \$68,000 par année. Pouvez-vous nous mentionner chaque édifice séparément ?

M. HYMAN : Ces différents édifices se trouvent indiqués ici par ordre alphabétique, et cela prendrait quelque temps pour extraire de cette liste les édifices que nous louons à Ottawa. Mais je déposerai cet état, si mon honorable ami le désire. Je crois, d'ailleurs, que cet état a déjà été publié.

M. SPROULE : Je remarque une augmentation considérable—\$23,000—dans les loyers cette année.

M. HYMAN : Oui, les demandes des différents départements ont été nombreuses, et nous devons y faire droit. Les affaires publiques augmentent et les différents départements ont besoin de plus d'espace.

M. SPROULE : L'honorable ministre déposera-t-il un état indiquant en quoi consiste cette augmentation dans les loyers pour Ottawa ?

M. HYMAN : Je puis fournir immédiatement ce renseignement à l'honorable député. Voici les édifices qu'on a loués au cours de l'exercice actuel : ministère de la Justice, division des pénitenciers, 55 rue Sparks, \$200 par année ; division du travail, \$360. Dans le but de fournir des bureaux à la commission du canal de la baie Georgienne, nous avons dû ajouter \$5,732 au loyer que nous payons à la succession Corry. Il y a un autre édifice sur la rue Slater pour lequel nous payons un loyer total de \$14,737. Suivent d'autres loyers à termes moins étendus. Nous avons dû louer des pièces pour le département de la Milice. Quant au

loyer que nous payons pour certaine pièces à la "Canadian Buildings"—41 cents du pied—il représente en tout \$27,350. Le bail n'a été conclu que cette année. Le loyer n'a été augmenté dans aucun cas. Quant aux \$23,000, des pourparlers ont été entamés et terminés au cours de cet exercice. Dans le cas des \$14,107, il semble y avoir une augmentation dont une partie se rapportait à l'exercice précédent, mais l'année n'était pas terminée et le contrat n'avait pas été passé absolument. On paie un loyer annuel de \$330 à la compagnie de téléphone Bell pour des pièces où nos employés font des travaux se rapportant à l'électricité. Il y a encore \$480 montant du loyer que nous payons pour la commission géologique à M. E. G. Johnstone et Cie. Il y a un certain nombre de locations d'appartements que nous avons abandonnées au cours de cet exercice, à Ottawa :

Édifice Imperial, rue Queen, département de l'Intérieur, \$1,950 ; édifice Seybold, rues Sparks et O'Connor, \$6,500 ; the Ottawa investment Company, angle Metcalfe et Queen, \$1,000 ; édifice Thistle, rues Bank et Wellington, \$550 ; Sparks Chambers, département de l'Intérieur, \$540 ; Sparks Chambers, département des Travaux publics, \$528 ; département de l'Intérieur, Forêts, édifice Orme, rue Wellington, \$250 ; département de l'Intérieur, 185 rue Sparks, \$540 ; Bate et Cie, rue Albert, \$600 ; Slater et Sherwood, rue Wellington, département des Travaux publics, \$1,160 ; Sparks Chambers, 193 rue Sparks, département des Travaux publics, \$430. On constatera que s'il y a une augmentation dans le total, nous ne sommes plus obligés de payer ces loyers que je viens de mentionner.

M. SPROULE : Payez-vous des taxes sur ces édifices ?

M. HYMAN : Non, du moins, nous n'en avons pas payé.

M. SPROULE : Je croyais que le ministre avait promis à une délégation qui s'est rendue auprès de lui, il y a quelque temps, qu'il acquitterait ces taxes. En quoi consiste cette entente ?

M. HYMAN : J'ai déclaré que nous serions responsables à la ville pour le montant des taxes imposées sur les édifices loués par nous, après cette date, et nous sommes prêts à remplir cet engagement. Un édifice, celui de M. Woods, avait été loué avant que cette déclaration fût faite.

M. SPROULE : L'honorable ministre va-t-il continuer à payer le même loyer et à acquitter en outre les taxes ?

M. HYMAN : Nous devons tenir compte à l'avenir de tous ces détails, quand il s'agira de louer un édifice.

M. SPROULE : Oui. Le ministre croit-il qu'il aura raison de payer ces loyers et

d'acquitter, en outre, les taxes municipales? Les loyers me semblent très élevés.

M. HYMAN: Je puis simplement répondre que, lorsqu'il s'agira pour nous d'entrer en pourparlers pour la location d'un appartement, nous devrons, quand il s'agira du loyer considérer aussi si nous devons payer les taxes ou si c'est le propriétaire qui doit les acquitter.

M. SPROULE: L'honorable ministre ne croit-il pas qu'il paie des loyers très élevés si, en outre, il acquitte les taxes municipales? Je constate, après m'être renseigné, qu'un grand nombre de propriétaires paient les taxes, et qu'ils louent leurs appartements au prix qu'ils peuvent trouver.

M. HYMAN: Le ministère paie des loyers basés sur tant de cents par pied carré d'espace. Par exemple, dans l'édifice Seybold, que nous venons justement de quitter, nous payons 42 cents par pied carré; dans l'édifice Wood, chaque pied carré que nous occupons nous coûte 41 cents de loyer. Si nous payons les taxes, il faudra ajouter 2 par 100, ce qui n'est pas énorme, ainsi que l'honorable député peut le constater.

M. SPROULE: 2 pour 100 sur quoi?

M. HYMAN: Sur la valeur estimative de l'édifice. L'honorable député comprendra que c'est là une très faible proportion puisque les taxes sont réparties sur tout l'immeuble.

M. SPROULE: Cela, il me semble, n'est pas un renseignement bien défini. Supposons que vous payez 2 pour 100 sur un immeuble estimé à \$400,000, est-ce qu'il s'agirait d'un faible montant? On m'informe que nous payons un loyer très élevé pour cet édifice. Si nous payons, en outre, 2 pour 100 de taxes sur la valeur estimative de cet immeuble—et l'estimation municipale atteint presque la pleine valeur des propriétés—le montant de ces taxes sera considérable.

M. HYMAN: L'honorable député prétend que nous payons un loyer élevé. Je lui ai dit que nous payons 41 cents par pied carré dans un édifice, et 36 cents dans un autre. Mon honorable ami ne doit pas oublier que l'administration éprouve beaucoup de difficultés à trouver à louer des appartements où l'on puisse installer les bureaux d'un ministère. C'est ainsi que les différents services du département de l'Agriculture étaient éparpillés ici et là. Mon honorable collègue (M. Fisher) m'a demandé de lui trouver, si cela était possible, le moyen de réunir tous ces services. C'est ce que nous avons fait en louant une partie de l'édifice Woods au prix de 41 cents le pied carré. Je crois que si l'on tient compte des avantages qu'offre cet édifice, ce loyer n'est pas trop élevé et qu'on peut le comparer favorablement avec celui payé par des particuliers dans cette ville.

M. SPROULE

M. SPROULE: Quelles sont les données sur lesquelles s'appuie l'honorable ministre pour avancer cela?

M. HYMAN: Sur quelles données s'appuie l'honorable député pour affirmer le contraire?

M. SPROULE: Je me suis renseigné auprès des agents d'immeubles. L'honorable ministre peut-il nous citer des faits établissant que le loyer qu'il paie est raisonnable?

M. ZIMMERMAN: Je ne puis citer d'exemple à Ottawa, mais si l'honorable député veut examiner le cas de l'édifice de la Traders Bank, à Toronto...

M. SPROULE: Nous parlons d'Ottawa.

M. ZIMMERMAN: Les loyers dans cet édifice sont d'au moins \$1 par pied carré, et certains bureaux se louent à un prix beaucoup plus élevé.

M. SPROULE: Oui, dans une ville de 300,000 âmes, tandis qu'ici la population ne dépasse pas 80,000 habitants; il n'y a donc pas de base de comparaison, à moins que nous n'indiquions la valeur relative des propriétés. L'honorable député ne nous a fourni aucun renseignement.

M. HYMAN: Si je ne me trompe, les loyers dans l'édifice du "Citizen", sont basés sur une moyenne de \$1 par pied carré, chauffage compris.

M. SPROULE: L'honorable ministre peut-il nous indiquer le montant de l'estimation municipale de l'édifice Wood, ce qui nous permettrait de connaître ce que représentera le montant des taxes municipales qu'il faudra acquitter?

M. HYMAN: Nous ne payons pas de taxes.

M. SPROULE: Je croyais que le premier ministre avait promis à la ville que le Gouvernement ou que les propriétaires des édifices loués à l'Etat paieraient ces taxes.

M. HYMAN: Après une certaine date. On n'a pas encore demandé au département de payer les taxes sur cet immeuble.

M. SPROULE: Si cette demande est faite, nous devrons payer.

M. HYMAN: Je n'ai pas sous la main le hansard pour rappeler exactement la date, mais je me souviens que c'est à la suite d'un long débat auquel, je crois, a pris part l'honorable député lui-même, et au cours duquel on a fait observer que, puisque nous étions obligés de louer tant d'édifices à Ottawa, il était juste que nous acquitions les taxes municipales sur les immeubles que nous louerions.

M. SPROULE: L'honorable ministre (M. Hyman) a comparé l'édifice Woods, qui se trouve sur une rue d'arrière, près du canal, avec un autre édifice érigé dans la partie

commerciale d'Ottawa. Pour ce dernier édifice, dit-il, le loyer est de \$1 le pied carré, y compris le chauffage, et pour les édifices Woods, le loyer est de 41 centins le pied carré. A son avis, cette comparaison tourne à l'avantage du Gouvernement, mais ces chiffres n'autorisent pas le Gouvernement à payer un pareil loyer.

M. MORIN : Le Gouvernement se propose-t-il d'ériger à Ottawa un édifice destiné à l'installation de tous les services et de cesser de louer tous ces édifices ?

M. HYMAN : C'est là notre intention, comme je l'ai déclaré, en l'absence de l'honorable député.

Loyers, réparations, etc.—bureaux de poste, agencements et fournitures, \$19,000.

M. BENNETT : Voilà un item important.

M. HYMAN : Cette dépense est répartie par tout le pays.

M. BENNETT : Il faut demander des soumissions. Dans le comté de l'ex-directeur général des Postes, il s'est érigé une fabrique, aux dépens du pays, par suite d'importantes commandes reçues pour les fournitures destinées à toutes les parties du pays. Cette compagnie vend ses fournitures sans concurrence. Dire que le ministère connaît les prix et que ces prix sont toujours légitimes, c'est évidemment une exagération. Ces achats doivent se faire avec concurrence et publicité.

M. HYMAN : C'est notre désir qu'il y ait toujours concurrence, en pareille matière, et nous dérogeons rarement à cette règle. Quand il s'agit de commandes de moindre importance, nous nous renseignons sur le prix, bien que d'après les soumissions précédentes et la liste des prix portés au cahier des charges, nous sachions à quoi nous en tenir sur le juste prix à payer.

M. BENNETT : J'aurai cette liste de prix, la session prochaine, et je m'efforcerais de l'analyser.

M. SPROULE : Où s'est-on procuré les fournitures destinées au bureau de distribution ? Ces articles viennent sans doute de Newmarket.

M. HYMAN : Comme ces articles ne figurent pas dans le crédit en discussion, je n'ai pas ces détails sous les yeux. Ce crédit comprend les barres à crémaillères ou accroche-sacs et diverses menues dépenses de ce genre.

M. BENNETT : Est-ce que ce crédit n'est pas applicable aux boîtes à lettres ?

M. HYMAN : Non, ces boîtes figurent dans un autre crédit.

M. BENNETT : C'est une dépense analogue. A Barrie, paraît-il, on a enlevé de vieilles boîtes qui étaient réellement magni-

ifiques et le casier était si grand que près du quart des boîtes restaient inutilisées ; mais on est en train d'installer de nouvelles boîtes pour Newmarket.

M. HYMAN : En pareilles circonstances, la demande est transmise par les inspecteurs des bureaux de poste, par l'entremise du ministère, au ministère des Travaux publics. Lorsqu'une boîte fonctionne mal ou que la serrure est brisée, etc., nous faisons les changements voulus.

M. BENNETT : Il faut que ces travaux se fassent avec concurrence et publicité.

Chauffage des édifices publics fédéraux—combustible, \$75,000.

M. BLAIN : Comment se fait le pesage de la houille utilisée pour les édifices publics ?

M. HYMAN : Cette houille est pesée sur la balance du gouvernement et le tout est vérifié par un fonctionnaire du ministère. Ce charbon s'achète par voie d'adjudication.

M. BLAIN : Il existe, paraît-il, à Ottawa, un règlement municipal portant que toute la houille, vendue ici, doit être pesée sur une balance de la municipalité.

M. HYMAN : La municipalité d'Ottawa se sert de nos balances, en ce moment.

M. BLAIN : Il existe, paraît-il, un règlement municipal qui oblige tous les marchands de houille à peser la houille qu'ils vendent, sur une balance municipale. En jetant un coup-d'œil sur le budget, je constate que le ministre emploie un maître-peseur, ou peut-être deux, pour peser la houille. Comment se fait-il que la houille achetée pour les bâtiments fédéraux ne passe point par la balance municipale, ce qui permettrait au gouvernement de se dispenser des services d'un ou deux peseurs ?

M. HYMAN : Le gouvernement n'est point assujéti à ces règlements municipaux. Cette coutume a toujours été en vogue au ministère ; c'est là sa raison d'être. Je n'ai jamais entendu formuler de plainte à l'endroit des inspecteurs.

M. BLAIN : Cette dépense semble inutile.

M. HYMAN : Il faudrait payer un droit pour faire peser notre houille sur la balance municipale, et ainsi il nous en coûterait tout autant. Les services des peseurs n'entraînent pas de surcroît de dépenses.

M. BLAIN : Est-ce là le règlement municipal ?

M. HYMAN : Oui ; je ne sache pas qu'on puisse utiliser ces balances municipales, sans avoir à payer un droit pour leur usage.

M. BLAIN : On m'affirme le contraire.

Force électrique et autres pour le fonctionnement des ascenseurs, etc., \$6,000.

M. J. J. HUGHES : Je ferai observer au ministre qu'il serait utile, sinon nécessaire, de placer un ascenseur au ministère de la Marine et des Pêcheries dans l'édifice de l'Ouest. Les bureaux de ce ministère sont fréquentés par nombre de députés. Si je ne me trompe, ces bureaux se trouvent au troisième et au quatrième étages, et c'est toute une ascension à exécuter, non seulement pour ceux qui ont à traiter avec le ministère, mais encore pour les fonctionnaires. Il importerait d'y installer un ascenseur. La dépense ne serait pas très élevée, sans doute.

M. HYMAN : Environ \$10,000.

M. J. J. HUGHES : Ce serait là une dépense justifiable, et en cela je crois être l'interprète de mes collègues.

M. R. L. BORDEN : L'installation de cet ascenseur figurerait-elle parmi les œuvres de nécessité ou d'humanité ?

M. J. J. HUGHES : Ce serait une œuvre de nécessité et, dans une certaine mesure, d'humanité.

M. HYMAN : Je mettrai volontiers la chose à l'étude ; il y a actuellement un ascenseur, dans cet édifice.

M. J. J. HUGHES : Mais il n'existe pas de correspondance entre les bureaux des deux ministères.

M. HYMAN : Non, il n'existe pas de correspondance à l'étage supérieur.

M. J. J. HUGHES : Ainsi, l'ascenseur en question ne répond nullement aux besoins que j'ai signalés. Si on pouvait établir une correspondance entre les deux ministères, l'ascenseur existant pourrait être utilisé.

M. HYMAN : Il est impossible d'établir de correspondance entre le ministère des Travaux publics et celui de la Marine et des Pêcheries, parce que, à l'étage supérieur, on utilise chaque pouce du local.

M. R. L. BORDEN : On pourrait installer cet ascenseur dans la nouvelle tourelle, quand elle sera reconstruite.

M. ALCORN : Relativement à cet item : Service de l'eau pour les édifices fédéraux, \$15,000.

J'avais compris qu'en considération du crédit annuel de \$60,000 que le Gouvernement fait voter chaque année à la ville ou à la commission d'embellissement, la municipalité devait fournir l'eau pour les édifices fédéraux, à titre gratuit ?

M. HYMAN : Le Gouvernement n'ouvre pas de crédit de \$60,000 à la ville d'Ottawa. Il accorde une somme de \$60,000 à la commission d'embellissement d'Ottawa, non pas pour obtenir une diminution de taxes municipales, mais dans le but d'embellir la ville.

M. BLAIN.

M. ALCORN : J'avais compris qu'en considération de ce crédit, la ville devait fournir, gratuitement, l'eau nécessaire aux édifices fédéraux.

M. HYMAN : Je ne sais point que pareille convention existe.

Travaux publics—divers—arbitrages et sentences arbitrales, y compris les paiements autorisés, nonobstant toute disposition dans le sens contraire contenu dans la loi du service public, \$3,750.

M. R. L. BORDEN : Cette question est venue sur le tapis, l'année dernière. Le ministre a-t-il obtenu quelques nouveaux renseignements sur la question ?

M. HYMAN : On a quelque peu critiqué ce système. Voici comment on l'applique pour le moment : lorsqu'il surgit un différend entre l'entrepreneur et le Gouvernement relativement à un marché, et qu'un fonctionnaire de l'Etat soit intéressé dans ce différend, le ministre juge souvent utile de charger quelques autres fonctionnaires du ministère de faire enquête à cet égard. Ce tribunal a été établi par un de mes prédécesseurs. La seule chose critiquable à cet égard est le paiement de la somme de \$400 à deux ou trois fonctionnaires du département qui font partie de ce conseil. D'autre part, une des raisons qu'on peut alléguer en faveur de ce système, c'est qu'il nous épargne bien des frais judiciaires et nous permet de faire la lumière sur les faits se rattachant à ces différends ; car, non seulement le fonctionnaire intéressé dans le marché en discussion est appelé à prendre part à l'enquête, mais invariablement, deux ou trois fonctionnaires du ministère constituent le tribunal, de concert avec lui. La seule objection qu'on ait fait valoir contre ce système, lorsque la question est venue sur le tapis, l'année dernière, touche au paiement de cette somme au fonctionnaire ministériel, en sus de ses appointements réguliers.

J'ai mûrement étudié la question. Si le chef de l'opposition juge cette objection probante, et trouve insuffisante l'explication que je viens de donner, je consens volontiers à ce que l'on ne paie pas ces deniers aux fonctionnaires ministériels ; mais je demanderais que ce crédit demeure en suspens et j'aurai l'œil à ce que des ingénieurs ou des arbitres du dehors remplacent, au sein de ce conseil, nos fonctionnaires, pour décider ces différends. Pour mon propre compte, après avoir dirigé, pendant deux ans, le ministère des Travaux publics, je dois faire observer que le Gouvernement et le pays ont tout à gagner en maintenant la composition actuelle de ce conseil. Les fonctionnaires ministériels sont parfaitement au courant de ces questions. Tel fonctionnaire est renseigné sur les conditions du marché ; or, de concert avec d'autres fonctionnaires, il entend les témoins, comme on le ferait devant une cour de justice. Quant au sous-ministre, M. Gobeil, nous bénéficions

non seulement des services qu'il rend, à titre de sous-ministre, mais comme il est membre du barreau, et qu'il est versé dans les questions de droit il est en mesure de rendre de grands services au ministère, dans la décision des affaires dont ce tribunal est saisi. A titre de chef, responsable de la direction de ce service, je verrais d'un bon œil l'application du système actuel pendant une autre année. Mais je l'avoue, si on est convaincu que les objections qu'on a fait valoir soient réellement probantes, je mettrai fin à ce système et je me ferai ouvrir un crédit qui sera affecté au paiement d'arbitres du dehors. Sans doute, cette modification entraînera de bien plus fortes dépenses, sans compter que ces étrangers n'auront pas la même expérience que nos fonctionnaires; car il n'est pas toujours possible, à brève échéance, de se procurer les services de personnes parfaitement dignes de notre confiance, pour remplir les fonctions d'arbitres dans les différends qui surgissent entre l'administration et les entrepreneurs.

M. R. L. BORDEN : Je consentirais volontiers à laisser la chose à la discrétion du ministre, pour une autre année, me réservant le droit de faire de nouvelles observations, plus tard.

Etudes et inspections, \$37,500.

M. SPROULE : Que signifie cet item ?

M. HYMAN : C'est un crédit général. Il s'agit d'études et d'inspections dans tout le Canada. Quand il est nécessaire de faire un lever de plans ou une inspection dans le but de passer un marché, on puise les deniers voulus dans ce crédit.

Lever hydrographique des sources de la rivière Ottawa et de ses tributaires, dans le but de trouver moyen de régler le niveau des biefs supérieurs de ces cours d'eau, afin de faciliter davantage la navigation, le flottage du bois, etc., \$5,000.

M. R. L. BORDEN : A quelle époque ces travaux seront-ils terminés ?

M. HYMAN : Ces travaux se rattachaient, primitivement, à la navigation de la rivière Ottawa. Depuis cette époque, on a considérablement agrandi le champ de ces études, en vue de la capitalisation d'une voie vers la baie Georgienne. Ce crédit de \$5,000 est destiné à de nouvelles études, dans le but d'obtenir de nouvelles lumières sur la possibilité d'y établir un réservoir qu'on utiliserait dans ces travaux de canalisation.

M. R. L. BORDEN : Cette somme sera-t-elle suffisante pour le parachèvement des travaux ?

M. HYMAN : Nous l'espérons.

Galerie nationale des Beaux-Arts, y compris l'achat de tableaux, sur proposition d'un comité d'artistes, \$5,700.

M. HYMAN : Le nouvel édifice sera prêt dans quelques années et je me propose, l'année prochaine, de me faire ouvrir un crédit

plus important, dans le but de parer à toute éventualité, en effectuant des achats plus considérables.

Branche du génie civil—appointements des ingénieurs, inspecteurs, surintendants, dessinateurs, commis et messagers, nonobstant toute disposition en sens contraire de l'acte du service public, \$94,500.

M. SPROULE : Pourquoi cette dérogation à la loi du service public ?

M. HYMAN : Il s'agit ici d'officiers techniques et l'objectif visé est de nous permettre de leur payer une somme supérieure au minimum autorisé par la loi du service public. Le chiffre de ce crédit est demeuré stationnaire, depuis nombre d'années.

Services provisoires de commis et autres employés, y compris ceux dont l'emploi a commencé depuis le 1er juillet 1882, nonobstant toute disposition, en sens contraire, de l'acte du service public, \$45,000.

M. SPROULE : Est-ce que tous ces commis auxiliaires ne sont pas devenus permanents ?

M. HYMAN : Depuis nombre d'années, la situation est demeurée la même à cet égard.

M. SPROULE : On nous a dit, il y a quelques années, que le Gouvernement se proposait de rendre permanents tous ces commis auxiliaires.

M. HYMAN : Je n'ai jamais fait pareille affirmation.

M. SPROULE : C'est votre prédécesseur.

M. FIELDING : L'honorable député (M. Sproule) a raison, dans une certaine mesure. Il y avait, dans les bureaux de certains ministères, un certain nombre de commis connus sous le nom "d'auxiliaires permanents" et on les a transférés sur la liste régulière des commis de première classe. Cette réforme ne s'est pas effectuée au ministère des Travaux publics.

M. SPROULE : Si je ne me trompe, cette réforme devait s'étendre à tous les ministères. S'il s'agit d'officiers techniques, c'est peut-être là une raison de leur conserver leur titre d'auxiliaires, mais, paraît-il, nombre d'entre eux sont des employés publics ordinaires.

M. HYMAN : Le meilleur vocable à leur appliquer serait celui de non-permanents. Quelques-uns d'entre eux sont au service du ministère, depuis un quart de siècle, et c'est le système qui a toujours été en vogue.

M. SPROULE : Alors, on a induit la Chambre à erreur, il y a quelques années. Comme le ministre des Finances vient de l'observer, on a déclaré que ce système serait modifié et que les auxiliaires seraient portés sur la liste des employés réguliers. Cette réforme ne devait pas se limiter à un ou deux services, mais il devait s'étendre à tous les services publics, dans leur ensemble.

Si la réforme en question a été utile dans les autres ministères, rien n'empêchait de l'appliquer au ministère des Travaux publics.

M. FIELDING : Cette réforme s'est effectuée dans plusieurs ministères, mais il n'a jamais été entendu qu'elle dût se généraliser.

M. R. L. BORDEN : Il importe d'effectuer cette réforme, si elle n'est pas déjà réalisée. Puisqu'il s'agit ici d'employés techniques fort compétents, rien n'autorise le ministre à leur refuser l'avancement voulu.

M. HYMAN : Ce sont des employés techniques, en ce sens qu'au ministère des Travaux publics ils s'acquittent de nombre de devoirs de nature technique, et s'il fallait nous en tenir aux dispositions de la loi du service public, il nous serait impossible de gérer le ministère.

M. R. L. BORDEN : Il paraît que des ingénieurs et des dessinateurs fort distingués figurent parmi ces employés auxiliaires, alors qu'ils sont réellement fonctionnaires réguliers du ministère. Je serais curieux de savoir la raison d'être de cet état de choses.

M. HYMAN : Actuellement, il est bien difficile de se procurer les services d'ingénieurs, et quelquefois, le ministre est tenu de prendre, sur-le-champ, une décision relativement à la question des appointements d'un ingénieur, s'il tient à l'attacher au ministère. Quand nous réussissons à obtenir les services d'un bon fonctionnaire, nous sommes ainsi en mesure de relever le chiffre de ses appointements, dans une plus large mesure que ne nous le permettrait la stricte application de la loi du service public.

M. R. L. BORDEN : Alors, il faudrait amender le statut.

M. SPROULE : Puisque ces employés demeurent au service du ministère, d'une façon régulière, d'année en année, et qu'ils possèdent des connaissances techniques, rien n'empêche de leur appliquer la loi du service public.

Commission internationale des voies navigables limitrophes, \$17,500.

M. R. L. BORDEN : Que fait actuellement cette commission ?

M. HYMAN : La semaine dernière, les membres canadiens se sont rencontrés à Buffalo, avec les membres de la section américaine, mais je n'ai pas encore, sous les yeux, les résultats de cette assemblée.

Lignes télégraphiques, île du Prince-Edouard et terre ferme, \$5,250.

M. ALEXANDER MARTIN : Nous avons obtenu quelque réduction des frais exorbitants se rattachant aux communications télégraphiques entre l'île du Prince-Edouard

M. SPROULE.

et la terre ferme : mais il reste encore quelque chose à faire en ce sens. Nous n'avons pas encore de service de nuit. Voilà plusieurs années que cette question revient sur le tapis ici et elle intéresse vivement la population de l'île du Prince-Edouard. L'entretien de communications télégraphiques entre l'île du Prince-Edouard et le reste du Canada, fait partie du texte du traité d'union.

Jusqu'à ces deux ou trois années dernières, les taxes pour la transmission des dépêches étaient excessivement élevées. A cette époque, on abaissa le chiffre de ces taxes ; mais la province se trouve dans une situation exceptionnelle, parce que nous n'avons pas, pour le service de nuit, de tarif spécial comme celui établi dans les autres parties du Canada. Lorsque le gouvernement canadien s'engagea à établir des communications télégraphiques, il était bien entendu qu'elles suivraient la marche du progrès, et qu'au lieu de demeurer stationnaires, elles deviendraient réellement modernes, comme dans les autres parties du Canada. Je désire savoir si le ministre veillera à ce qu'il soit pris les mesures voulues pour l'établissement d'un service de nuit, avec un tarif spécial ?

M. HYMAN : Je suis au courant de la question des communications télégraphiques entre l'île du Prince-Edouard et la terre ferme, car j'ai eu le plaisir de passer avec la compagnie le marché se rattachant à l'abaissement des taxes auxquelles fait allusion l'honorable député. Je me rappelle parfaitement les négociations fort prolongées qui ont eu lieu à cet égard, vu que la compagnie ne se souciait guère d'adhérer aux conditions que nous tenions à établir, et ce n'est qu'au prix des plus grands efforts que nous pûmes réussir à l'engager à ces conditions. Finalement, elle souscrivit à ces conditions, lorsque nous consentimes à lui payer \$7,000 annuellement, pendant dix ans, à dater du 10 octobre 1904. Par cette convention, la compagnie s'est engagée à donner un service de nuit entre Charlottetown et Sackville, et une extension de service à Summerside. J'ai tâché d'obtenir de la compagnie une nouvelle extension de service de nuit. Je n'ai pas le souvenir précis de l'argument que la compagnie a invoqué.

M. ALEX. MARTIN : Le ministre pourrait-il nous dire comment la taxe pour le service de nuit soutient la comparaison avec les taxes exigées dans les autres parties du Canada ?

M. HYMAN : Je ne vois dans le texte de la convention aucune stipulation relative à l'abaissement des taxes.

M. J. J. HUGHES : Les journaux qui ont fortement agité la question, il y a quelques années, approuvent l'arrangement actuel et l'élément commercial l'approuve également.

Indubitablement, la situation s'est fort améliorée.

M. ALEX. MARTIN : L'honorable député est peut-être satisfait de l'état de choses actuel, mais la population de la province est loin d'en être aussi contente. Les taxes de presse pour le service de nuit sont presque prohibitives. Rien n'empêche que l'île du Prince-Edouard ne soit mise sur un pied d'égalité avec le reste du Canada. J'apprécie parfaitement la réforme réalisée par le Gouvernement ; mais n'en déplaît au député de King, je dois avouer qu'il règne un vif mécontentement parmi les populations de l'île du Prince-Edouard, parce qu'on n'a pas fait droit à ses demandes, dans toute leur plénitude.

M. FIELDING : C'est là une question qui a fort agité l'opinion publique ; mais depuis que cette réforme s'est réalisée et que cette convention est intervenue entre l'île du Prince-Edouard et le ministre des Travaux publics, je suis heureux de le dire, non seulement je n'ai pas entendu formuler de plaintes, mais dans toutes les circonstances où la question est venue sur le tapis, je n'ai entendu faire que des éloges des importants avantages conférés à l'île du Prince-Edouard en matière de communications télégraphiques. Au cours du débat qui s'est livré ici, autour de cette question, je me souviens qu'un député de l'île nous a présenté certaines observations sur l'absence d'un service de nuit à Charlottetown, ce qui constituait à ses yeux, un grief fort sérieux ; or, dans la même circonstance, deux ou trois députés représentant des villes d'une certaine importance au Canada, ont remarqué qu'il n'existait pas, non plus, de service de nuit dans ces villes. L'honorable député vise donc un peu trop haut. L'île du Prince-Edouard a obtenu sa large part, en matière de communications télégraphiques et tout le monde est satisfait de la situation actuelle.

M. A. MARTIN : Il convient de présenter une observation à cet égard. Le texte du traité fédératif intervenu avec cette province, déclare qu'elle sera dotée de communications télégraphiques, et par là il faut entendre des communications télégraphiques tout à fait modernes, à l'instar de celles qui existent entre les différentes provinces. Parce qu'il existe dans la province quelques petites villes qui ne sont point dotées de ce service, cela ne nous autorise pas à priver toute la province de la jouissance pleine et entière des avantages découlant des communications télégraphiques.

Lignes télégraphiques terrestres et sous-marines dans le Saint-Laurent inférieur et les Provinces maritimes, y compris les frais des vapeurs employés au service des câbles : aussi frais du télégraphe Marconi à Belle-Isle, \$86,000.

M. SPROULE : Le ministre pourrait-il nous dire dans quelle mesure le système

Marconi a été couronné de succès ? D'après les maigres renseignements qui nous arrivent de temps à autre, il semble douteux que cette œuvre ait abouti au succès.

M. HYMAN : Pour son propre compte, le ministre des Travaux publics n'a qu'à se féliciter de ce service. Nous n'avons qu'un seul service, d'environ 25 milles de longueur. Le ministre de la Marine et des Pêcheries toutefois, compte de nombreux services.

Lignes télégraphiques—réseau du Yukon (Ashcroft-Dawson), \$138,750.

M. SPROULE : Les recettes de cette ligne télégraphique suffisent-elles pour son entretien ?

M. HYMAN : Depuis que la ligne télégraphique américaine est terminée, je regrette de le dire, une forte partie des dépêches qui, auparavant, étaient transmises par la voie de la ligne canadienne, dévient vers la ligne américaine. Les recettes de notre ligne sont insuffisantes pour faire face aux frais d'exploitation.

M. SPROULE : Approximativement, quel est le chiffre des recettes ?

M. HYMAN : L'année dernière, les recettes ont atteint, approximativement, le chiffre de \$110,000, tandis que les frais d'exploitation se sont élevés à \$183,000.

M. SPROULE : Quel est le taux des taxes de transmission ?

M. HYMAN : \$3 pour dix mots, et 50 centins.

Travaux d'amélioration au port de Québec, \$180,000.

M. MORIN : Le ministre voudrait-il bien nous dire quelles sont les améliorations qu'il se propose d'apporter au port de Québec ?

M. HYMAN : Ce crédit est affecté au paiement de l'entrepreneur, pour travaux à exécuter au quai à eau profonde, du 1er juillet au 1er mars de l'année prochaine.

M. MORIN : Quels travaux d'extension le Gouvernement se propose-t-il d'exécuter à cet endroit ?

M. HYMAN : La longueur totale de l'ouvrage est de 1,660 pieds. Au même ce crédit, nous bâtirons aussi un hangar à marchandises. On le sait, la situation est complètement modifiée, à Québec, depuis que les deux navires "Empress" desservent ce port, et il devient nécessaire d'améliorer les installations du quai afin d'en faciliter l'accès aux navires.

M. MORIN : Quelle sera la hauteur de l'eau, au pied du quai, à basse marée ?

M. HYMAN : Il y aura 40 pieds d'eau, à marée basse.

M. MORIN : Le Gouvernement se propose-t-il de prolonger ce quai de 2,000 ou de 3,000 pieds ?

M. HYMAN : Au fur et à mesure des besoins.

M. MORIN : Ces besoins se font déjà sentir.

M. HYMAN : Actuellement, trois des plus gros steamers peuvent facilement y avoir accès, et y accoster en même temps. La nouvelle partie du quai a 1,600 pieds de longueur, et si on y ajoute le vieux quai, cela donne, si je ne me trompe, 2,200 pieds, c'est-à-dire qu'il y a suffisamment d'espace pour trois steamers de 700 pieds.

Havres et rivières—Ontario—Port-Arthur et Fort-William—améliorations des havres et des rivières, \$300,000.

M. SPROULE : Quels sont les travaux d'amélioration qu'on exécute dans ces ports ?

M. HYMAN : Notre intention est de prolonger le brise-lames à Port-Arthur, de façon à protéger les vastes docks qu'on y a érigés. Il existe aussi quelques travaux protecteurs à l'embouchure de la rivière de la Mission. Presque tout le reste des travaux consiste en dragage.

Facilités de transport de la baie Georgienne à Montréal—étude d'une route fluviale par les rivières des Français et des Outaouais, y compris paiements autorisés, nonobstant toute disposition en sens contraire de l'acte du service public, \$100,000.

M. SPROULE : Ce crédit est-il destiné au canal de la baie Georgienne ?

M. HYMAN : Oui, ce crédit est destiné aux études. Il s'agit de poursuivre et de terminer l'ouvrage commencé.

Port de Montréal (division d'aval)—améliorations en aval du courant de Sainte-Marie, \$60,000.

M. HYMAN : Ce crédit est destiné au paiement de l'entrepreneur ; il n'y a rien de changé.

M. SPROULE : Il figurera, sans doute, quelques crédits au budget supplémentaire, pour Port-Colborne ?

M. HYMAN : Je ne sache pas qu'il ait été porté de crédit pour ces travaux dans le budget supplémentaire de mon ministère. Il figurera, sans doute, au budget du ministère des Chemins de fer, un crédit destiné à la construction d'élévateurs à cet endroit.

M. SPROULE : Il faudrait discuter cela, plus tard.

M. HYMAN : Ce débat pourra avoir lieu, lorsque nous étudierons le budget du ministère des Chemins de fer.

M. SPROULE : Il est compris, n'est-ce pas, que nous pourrions discuter tout ce qui se rattache à Port-Colborne, quand ces crédits viendront en discussion ?

M. HYMAN : Oui.

M. MORIN.

Ports et rivières—Nouvelle-Ecosse, \$307,300.

M. BENNETT : Il ne se construit pas, sans doute, de travaux neufs en Nouvelle-Ecosse.

M. HYMAN : Il ne figure pas de travaux neufs dans ce crédit. Il s'agit virtuellement de travaux déjà commencés ou de renouvellements de crédits.

M. SPROULE : Il y a une observation à faire au sujet de ces crédits. Bornons-nous au premier crédit, celui qui est affecté au quai de la pointe Amherst. Il a été porté au budget un crédit de \$3,000 pour la construction d'un quai à cet endroit ; on a dressé les plans et devis, on en est resté là. Je remarque, en parcourant cette liste, que nous votons, d'année en année, un grand nombre de crédits pour des travaux que l'on n'exécute point. De deux choses l'une : ou cette dépense de deniers publics est nécessaire ou elle ne l'est point ; si elle est nécessaire, il aurait fallu construire ces travaux, sinon, ces crédits ne devraient pas figurer au budget parce que, le Gouvernement ayant ces crédits à sa disposition, s'il se présente une élection, il peut se servir de ces subventions pour exercer une influence illégitime sur les électeurs. Les représentants du Gouvernement pourraient dire : Il a été voté certains crédits pour tels et tels travaux ; et si vous tenez à ce que ces travaux s'exécutent, donnez votre appui aux candidats du Gouvernement". J'approuve les dépenses nécessaires, mais rien ne nous autorise à voter ces crédits, d'année en année, lorsqu'on ne les utilise point.

M. HYMAN : Il est possible qu'il figure dans cette liste quelques crédits affectés à des travaux neufs, qui n'ont pas encore été entrepris, mais dans la plupart des cas ces travaux sont en marche. Pour ne citer qu'un exemple, celui-là même choisi par l'honorable député, le quai de la pointe Amherst, il faut observer que les travaux sont en cours d'exécution. Les retards survenus dans l'exécution de ces travaux tiennent aux difficultés rencontrées par le ministère pour se procurer les matériaux voulus. C'est cette difficulté qui se trouve au fond de presque tous les retards survenus dans l'exécution de travaux.

M. SPROULE : J'ai ici une note d'un individu qui s'est rendu sur les lieux, pour s'assurer des faits, et il affirme que les travaux ne sont pas encore commencés.

M. HYMAN : A quelle date cette note remonte-t-elle ?

M. SPROULE : A une couple de mois.

M. HYMAN : Notre ingénieur ordinaire a reçu des instructions à cet égard ; l'honorable député le sait, ces travaux s'exécutent sous la direction de l'ingénieur ordinaire. Il a commencé ces travaux, et aujourd'hui même, il nous a transmis une dépêche nous

demandant l'autorisation de continuer ces travaux, sans interruption. Comme l'année fiscale finit aujourd'hui même, il nous faut donner les instructions voulues aux ingénieurs pour la continuation des travaux, au cours de l'exercice qui s'ouvre.

M. BLAIN : J'ai une note concernant le deuxième article figurant ici—le quai d'Annapolis. Il est dit dans cette note que ce crédit de \$2,000 sera insuffisant pour la construction de ces travaux. W. C. Whitten est l'inspecteur des travaux, James Parks le contremaître, et Carmen Odell le conducteur. On y emploie onze hommes et un attelage pour le charroyage de la pierre. Voilà, certes, un nombre fort respectable de surveillants pour une équipe de onze hommes. Le ministre pourrait peut-être nous renseigner sur l'exactitude de ces faits et des informations qu'on m'a données ?

M. HYMAN : J'ignore à quelle source l'honorable député puise ses renseignements. Le premier venu peut se rendre sur les lieux où travaille une équipe d'hommes et désigner ceux qu'il considère comme conducteurs des travaux, mais il n'y a qu'un seul conducteur payé par le ministère.

M. BLAIN : Qui est-il ?

M. PICKUP : James Parks.

M. BLAIN : Alors, mon renseignement est exact à cet égard. Et Carmen Odell est-il aussi au service du Gouvernement ?

M. PICKUP : Il est employé, comme journalier.

M. BLAIN : Il est donc aussi au service du Gouvernement ? Combien y a-t-il d'hommes employés à ces travaux ?

M. HYMAN : Je suis bien aise de donner tous les renseignements possibles mais l'honorable député le comprend, il n'est guère facile d'avoir sous les yeux ici tous les détails se rattachant à ces travaux.

Je n'ai pas les détails concernant les travaux en question.

M. BLAIN : Ces travaux se font-ils à l'entreprise ?

M. HYMAN : Non, il s'agit de travaux de peu d'importance, et c'est notre ingénieur ordinaire qui est préposé à l'exécution des travaux dans ce district.

Glace-Bay—Améliorations du port, \$12,500.

M. A. MARTIN : Je tiendrais à être éclairé sur cette dépense.

M. HYMAN : Voilà, au moins, déjà deux fois que cette question revient sur le tapis. Voici les détails se rattachant à cette dépense : on a jugé que l'intérêt public demandait la construction d'un quai à Glace-Bay. Le Gouvernement mit la question à l'étude, mais on constata que le port lui-même est la propriété de la compagnie de

houille, et l'expropriation des propriétés, pour l'emplacement du quai et la construction du quai lui-même auraient entraîné une dépense trop élevée. Il est donc intervenu avec la compagnie de houille une convention par laquelle cette compagnie s'engage à effectuer certains travaux réparateurs et le prolongement de son propre quai, que le public pourrait utiliser, moyennant \$25,000 que le Gouvernement lui verserait. Ces travaux réparateurs sont terminés, en partie, et on a versé à la compagnie la somme de \$12,500; le crédit de \$12,500 qui figure ici étant affecté au paiement du reliquat des \$25,000 à verser à la compagnie, lorsqu'elle aura exécuté la convention en question et donné au public le service dont il aurait bénéficié, si nous avions construit ces travaux à nos propres frais.

M. A. MARTIN : Je ne désapprouve pas ces travaux ; seulement, ce crédit me semble une dérogation à l'usage établi.

M. HYMAN : C'est là la raison.

M. A. MARTIN : Puisque le Gouvernement paye la compagnie pour la construction du quai.

M. HYMAN : Ce n'est pas la compagnie qui a demandé la chose.

M. A. MARTIN : Pourquoi alors le Gouvernement a-t-il passé ce marché ?

M. HYMAN : C'est dans le but de rendre service au public et non pas à la compagnie.

M. A. MARTIN : Sous quelles conditions ces paiements se font-ils ? Il importe beaucoup, paraît-il, non seulement dans l'intérêt de la population de Glace-Bay et la contrée limitrophe, mais encore dans l'intérêt du public en général, que le port de Glace-Bay ne soit pas sous la haute-main d'une compagnie privée qui exige des péages élevés pour l'usage du quai. Ce crédit n'est pas uniquement affecté au quai de Glace-Bay, mais il est inscrit \$500 pour l'Anse-à-Piper et \$2,000 pour Main-à-Dieu.

M. JOHNSTON : Mon vieux ennemi qui vient précisément de quitter la Chambre n'a pas suffisamment documenté mon honorable collègue (M. A. Martin). Il règne un peu de confusion dans ses notions géographiques.

M. A. MARTIN : J'ignore ce que l'honorable député veut dire, quand il fait allusion à celui qui me documente. Je me contente d'affirmer que le port de Glace-Bay dessert non seulement la population de ce district, mais encore la province d'où je viens. Ce port est sous la direction de la compagnie houillère du Dominion qui exige des péages très élevés.

M. HYMAN : Il est stipulé dans le texte de la convention qu'on ne relèverait pas les péages au delà du chiffre fixé à cette époque ; la compagnie n'est pas autorisée à

relever ces taxes, qui sont soumises à la réglementation des autorités municipales de Glace-Bay.

M. A. MARTIN : Le ministre fait erreur.

M. JOHNSTON : Le ministre est bien renseigné. Il a sous les yeux tous les détails se rattachant à cette affaire.

M. A. MARTIN : Pardon, tous ces détails figurent dans le dossier que j'ai sous les yeux.

M. JOHNSTON : Les autorités municipales de Glace-Bay ont réglementé la question des taxes et le tarif qu'elles ont établi est bien moins élevé que celui jadis établi par la compagnie de houille du Dominion pour ce quai. Que l'honorable député ne cherche pas à dénaturer les faits. Le tarif soumis à la sanction du ministère est bien celui qui a été adopté et approuvé par les autorités municipales. Ce quai répondra à tous les besoins de la population comme si l'Etat en était le propriétaire absolu. Je serais curieux de savoir ce que l'honorable député peut nous suggérer. Veut-il que le Gouvernement dépense un demi-million de dollars sur le quai de Glace-Bay, sans réussir à établir un meilleur service ? J'en conviens, il y a un citoyen de Glace-Bay qui fait tous ses efforts pour empêcher ses concitoyens d'obtenir le service dont ils ont besoin et auquel ils ont droit. La convention actuelle donne pleine satisfaction aux citoyens de Glace-Bay et la situation actuelle est bien préférable à celle qui existerait, si le Gouvernement prenait possession des travaux et achetait le port. La compagnie de houille du Dominion a consenti à entreprendre l'expédition de la houille à Glace-Bay, et c'est là un des plus importants services qu'elle puisse rendre aux citoyens de cet endroit. C'est là un des objectifs que nous avions visés et je tiens à bien faire comprendre au ministre, l'urgence de parachever ces travaux, à aussi brève échéance que possible.

M. A. MARTIN : Je ne saurais me rallier à l'avis exprimé par l'honorable député; car, d'après le dossier que j'ai sous les yeux, la compagnie de houille du Dominion prend une attitude, diamétralement opposée à l'intérêt public, à l'égard de ce port. Afin de prouver mon allégation, il me suffit de donner lecture de la lettre figurant dans ce dossier que l'honorable député (M. Johnston) a sans doute quelque peu étudié.

Sydney (Cap-Breton), 9 mars 1903.

MM. D. M. Burchell et Henry Macdonald,
Glace-Bay.

Messieurs,—En réponse à votre lettre du 4 du courant, concernant le port de Glace-Bay, ainsi que je l'ai déclaré à votre comité, la compagnie des forges et des aciéries du Dominion, fermière de la compagnie de houille du Dominion, consent à reconstruire et à réparer ses jetées et ses quais au port de Glace-Bay, et à ériger en outre une jetée pour l'expédi-

M. HYMAN.

tion de la houille destinée au chargement des bateaux charbonniers qui viennent au port avec des denrées et autres marchandises, et qui recherchent des chargements de houille.

Ainsi, cette compagnie consulte, avant tout, ses propres intérêts. Si vous avez besoin de houille, servez-vous de ce port; si vous n'en n'avez pas besoin, vous n'aurez guère de profit à utiliser ce port.

M. JOHNSTON : C'est tout ce que vous désirez.

M. A. MARTIN : Que l'honorable député garde son sang-froid.

Qu'il soit bien compris, toutefois, que nous ne prenons pas l'engagement de vendre de la houille, afin de trouver des chargements pour ces bateaux, mais nous les utiliserons pour le transport de la houille que nous avons vendue ou bien pour leur vendre des cargaisons de houille, s'ils le désirent.

Ainsi, le crédit accordé par le Gouvernement à cette compagnie tend à lui permettre d'apporter des améliorations à sa propriété. J'ajoute que, lorsqu'on voulut taxer cette compagnie, et qu'on évalua sa propriété à \$25,000, elle refusa de payer cette taxe, jugeant cette estimation exagérée.

Le gouvernement fédéral paie \$25,000 à cette compagnie, qui aura l'usage exclusif du port pour l'expédition de la houille. Si vous consommez du charbon, vous pouvez avoir l'usage de ce port, sinon, cette dépense ne vous profitera en rien. Le Gouvernement n'aurait qu'à contribuer une somme tant soit peu plus forte pour pouvoir exproprier ce port qui est d'utilité publique, non pas seulement d'utilité pour les habitants de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick, mais de l'île du Prince-Edouard, car les produits de consommation usuelle à Glace-Bay sont expédiés de la province à laquelle j'ai l'honneur d'appartenir. Je ne veux pas que la compagnie houillère du Dominion ou une compagnie quelconque ait le monopole des quais, quand le Gouvernement dépense tant d'argent à l'amélioration du port.

M. JOHNSTON : L'honorable député voudrait-il lire la stipulation contenue dans le contrat au sujet des péages ?

M. MARTIN : Que l'honorable député la lise lui-même.

M. JOHNSTON : Je croyais que l'honorable député avait une copie du contrat sous la main. Qu'il me l'envoie et je la lirai moi-même.

M. MARTIN : Je fais ces observations parce que le port de Glace-Bay est un des plus importants de cette partie du pays. Il s'y fait un trafic considérable avec les ports de la Nouvelle-Ecosse, du Nouveau-Brunswick et de l'île du Prince-Edouard. Je m'oppose à ce que la compagnie houillère du Dominion ait la maîtrise absolue de ce port quand le Gouvernement contri-

bue si largement à son amélioration. Je crois que ce serait dans l'intérêt public que le Gouvernement l'expropriât après avoir dépensé tant d'argent à l'améliorer.

M. HYMAN propose :

Que cet item soit modifié en insérant les mots "aide à" avant les mots "amélioration du port".

(La proposition est adoptée.)

M. BLAIN : Je crois savoir que le département a renvoyé de son service le contre-maître ou conducteur des travaux au quai de Georgeville. Le ministre a-t-il des explications à donner ? Il pourra peut-être nous dire pourquoi cet employé, qui remplissait habilement ses fonctions, a été destitué pour être remplacé par un homme moins compétent.

M. CHISHOLM : Je vais donner moi-même ces explications. Le contre-maître qui fut nommé pour surveiller la dépense de la somme affectée à ces travaux termina son ouvrage au commencement du dernier exercice. L'ingénieur demanda de lui désigner un homme pour surveiller la dépense des crédits de l'exercice suivant. Le contre-maître qui surveilla ces travaux a bien fait son ouvrage, mais ce n'est pas une raison pour qu'il soit engagé en permanence. Celui qui l'a remplacé est tout aussi compétent que lui.

M. HYMAN : Personne n'a été congédié. de ses fonctions.

M. CHISHOLM : Personne n'a été congédié ; il avait tout simplement terminé sa tâche.

M. BLAIN : On me dit que c'est la même entreprise ?

M. CHISHOLM : Oui, c'est la même entreprise.

M. BLAIN : Et l'entreprise n'est pas encore terminée ?

M. CHISHOLM : Non, il y avait d'autres dépenses à faire cette année.

M. BLAIN : Sa propre version est qu'il a été remercié de ses services au cours des travaux et qu'il a été remplacé par un autre.

M. CHISHOLM : Le même homme a demandé l'automne dernier à être relevé de ses fonctions. Il nous a représenté qu'il préférerait avoir son congé, s'il y avait encore des travaux à exécuter. Il sentait que ses services n'étaient pas appréciés. La population n'était pas satisfaite de lui, et comme il désirait se retirer, je crus bien faire en demandant qu'on lui donnât un successeur.

M. BLAIN : Ces détails ne ressemblent pas beaucoup à ceux que l'honorable député a donnés d'abord, mais nous les acceptons. M. Angus Macpherson était surveillant des travaux. L'honorable député a dit en premier lieu qu'il était très compétent et rem-

plissait ses fonctions avec satisfaction. Je crois que cela est vrai. Les travaux se sont continués l'année suivante, mais le contre-maître fut remercié de ses services.

M. CHISHOLM : C'est un crédit nouveau qui a été voté.

M. BLAIN : Un crédit nouveau, mais la même entreprise.

M. CHISHOLM : Oui.

M. BLAIN : La continuation des travaux sur la même entreprise. Ainsi un conducteur compétent, au dire même du ministre, est destitué de ses fonctions et remplacé par un autre.

M. CHISHOLM : Il avait fini sa tâche.

M. BLAIN : On me dit que le nouveau contre-maître ne sait ni lire ni écrire—je ne dis pas cela pour lui être désagréable. S'il en est ainsi, il ne peut pas être capable de remplir les devoirs d'un conducteur. L'honorable député voudra bien me reprendre si je me trompe.

M. CHISHOLM : Je puis dire que cet ouvrier a agi plusieurs fois comme contre-maître et qu'il a toujours donné satisfaction. Je veux croire que ce n'est ni un savant ni un philosophe, mais il a beaucoup de jugement et il a déjà surveillé des travaux de ce genre.

M. BLAIN : Je n'ai pas demandé si cet homme est un philosophe.

M. CHISHOLM : L'honorable député dit qu'il est illettré et incapable.

M. BLAIN : Mon auteur, qui connaît très bien la situation, m'assure que le successeur de M. Macpherson ne sait ni lire ni écrire.

M. CHISHOLM : Je ne sais pas s'il peut lire ou écrire, mais je sais qu'il peut construire des quais et des jetées, malgré l'opinion contraire de l'honorable député.

M. BLAIN : Est-il capable de faire ses bordereaux de paie et préparer un état des matériaux qu'il dépense, afin de tenir le ministère au courant de son administration ?

M. CHISHOLM : Il l'a fait dans le passé ; il a donné satisfaction aux ingénieurs ; personne n'a jamais douté de sa compétence comme ouvrier ou qu'il peut tenir convenablement ses comptes. Je ne crois pas qu'il s'élève de difficulté à ce sujet pendant l'exécution des travaux actuels.

M. BLAIN : Est-ce que d'autres personnes font sa comptabilité ?

M. CHISHOLM : Si l'honorable député affirme qu'il est illettré, je ne le contredirai pas, car je ne le sais pas, mais je sais que vous trouverez partout au Canada des contre-maîtres de première classe qui font faire leur comptabilité par leurs commis. Il se peut qu'une autre personne tienne ses livres,

mais n'empêche que sa comptabilité a toujours donné satisfaction et qu'il est honnête et compétent.

M. BLAIN : Le ministre des Travaux publics a déclaré qu'un de ses premiers soins était de voir à ce que des hommes compétents soient engagés pour surveiller ces entreprises. L'honorable député qui représente la circonscription dit que M. Macpherson, le surveillant, a été remercié de ses services...

M. CHISHOLM : Je n'ai jamais dit cela.

M. HYMAN : L'honorable député veut-il me permettre de répondre à cela...

M. BLAIN : Je vais terminer auparavant. Je déclare que M. Angus Macpherson fut engagé pour surveiller ces travaux et qu'il a été renvoyé...

M. CHISHOLM : Il n'a pas été renvoyé.

M. BLAIN : L'honorable député (M. Chisholm) sait très bien que ses partisans lui ont présenté une pétition demandant de ne pas renvoyer M. Macpherson...

M. CHISHOLM : Signé par mes partisans ?

M. BLAIN : Oui.

M. CHISHOLM : Moins l'honorable député en dira sur ce sujet, mieux ce sera. S'il faut parler de cette pétition, j'ajouterai que M. Macpherson n'était pas agréable à nos amis dans la région.

M. BLAIN : Pourquoi ?

M. CHISHOLM : Je dirai encore que cette pétition était signée en grande partie par mes adversaires. Pourquoi voulaient-ils que je garde M. Macpherson ? L'honorable député (M. Blain) le sait, ou ses auteurs le savent. C'est qu'ils voulaient que l'argent fût dépensé dans leur intérêt au lieu de l'intérêt du public. La majorité des habitants trouva, comme moi-même, que ce n'était plus dans l'intérêt public et, j'ose le dire, dans l'intérêt de mes partisans de garder M. Macpherson à l'ouvrage. Il n'a pas été destitué, mais c'est la raison pour laquelle il n'a pas été réengagé. J'ai été heureux d'avoir une occasion de recommander un successeur à cet homme, dont les services n'étaient pas satisfaisants.

M. BLAIN : Le ministre voudrait-il me dire qui avait recommandé Angus Macpherson ?

M. HYMAN : Je ne le sais pas.

M. BLAIN : L'honorable député qui représente le comté semble connaître l'ancien et les nouveaux inspecteurs et il dit que M. Macpherson n'était pas agréable à ses amis...

M. CHISHOLM : Je ne l'avais pas recommandé et il s'aperçut lui-même qu'il n'était pas bien accueilli, et il m'écrivit une lettre, que je pourrais montrer si je savais quand cette discussion reviendra sur le tapis, pour

M. CHISHOLM.

me dire qu'il sentait qu'il n'était pas à sa place, qu'il n'était pas agréable et que je devrais le faire remplacer si les travaux devaient se continuer.

M. BLAIN : L'honorable député dit que M. Macpherson ne lui plaisait pas. Est-ce parce qu'il était incapable ?

M. CHISHOLM : Non, il était compétent comme ouvrier et comme surveillant des travaux, mais nos amis ne l'aimaient pas. Il donnait du travail à quelques favoris et, je le regrette, ces favoris étaient conservateurs. J'ai pensé qu'il était temps de mettre fin à cet état de choses. J'ai cru qu'il était de mon devoir de rester fidèle à mes amis. Je pense qu'en définitive c'est la meilleure politique et celle que les honorables députés de la gauche ont toujours mise en pratique.

M. BLAIN : C'est une politique de premier ordre. L'honorable député admet que M. Macpherson était un homme capable, mais qu'il ne distribuait pas le travail selon le désir du représentant de la circonscription.

M. CHISHOLM : Je n'ai pas dit que M. Macpherson était incapable. Au contraire, j'ai admis qu'il l'était en sa qualité d'ouvrier, mais qu'il ne l'était pas sous les autres rapports. Il était incapable de contenter la population, et ses meilleurs amis diront comme moi. Il manquait de tact, de bon jugement, et paraissait dépourvu de discernement. En un mot, il se laissait circonvenir.

M. BLAIN : Je ne cherche pas querelle à l'honorable député (M. Chisholm). Sa franchise doit être aussi amusante pour le ministre qu'elle l'est pour nous. C'est tout ce que je voulais ; je voulais connaître la vérité. L'honorable député admet la compétence de M. Macpherson comme ouvrier, mais il ne le trouvait pas assez coulant avec les amis politiques ; au contraire, il avait quelques favoris conservateurs auxquels il donnait du travail et, naturellement, c'est l'accusation qui fut portée contre lui, et cette accusation fut acceptée, car M. Macpherson fut destitué de ses fonctions et remplacé par un autre.

M. CHISHOLM : Je demande encore pardon à l'honorable député, mais il dénature les faits. Le Gouvernement ayant autorisé certaine dépense, les ingénieurs donnèrent à M. Macpherson leurs instructions, et lorsque celui-ci eût terminé ses travaux, ses fonctions cessèrent en conséquence. Quand les nouveaux crédits furent votés, il fallut engager un contremaître.

M. BLAIN : Pour une autre entreprise ?

M. CHISHOLM : Non, pour la même entreprise. On hésita sur un choix, mais il fut finalement décidé d'engager un autre contremaître. M. Macpherson n'a pas été renvoyé, mais on lui a donné un successeur.

Il n'a pas de droits acquis à cette position, ni personne, à ma connaissance, parmi les conservateurs de ce comté.

M. SPROULE : Ce qu'il y a d'étrange, c'est que le successeur de M. Macpherson ne peut ni lire ni écrire. C'est un mystère pour moi qu'un illettré puisse dresser ou comprendre des plans et des devis ou en surveiller convenablement l'exécution et faire son rapport au département. Il est surtout censé se tenir constamment sur les lieux pour consulter les plans et être capable de tenir sa comptabilité. Comment peut-il y réussir, s'il ne sait pas écrire ?

M. CHISHOLM : L'honorable député admettra sans peine qu'il n'est pas indispensable de savoir lire et écrire pour construire un brise-lames ou un quai. Le conducteur a surtout besoin de ses mains et de son intelligence. Il fait usage de ses mains et de son intelligence ainsi que des outils nécessaires dans la construction de l'ouvrage.

M. SPROULE : Il ne suit donc pas les plans et le devis ?

M. CHISHOLM : Oui, il a des plans et un devis. Bien qu'il ne sache pas parfaitement lire et écrire, il peut cependant comprendre les plans. Je connais des charpentiers qui sont plus ou moins illettrés et qui peuvent très bien lire les plans et sont d'excellents ouvriers. Il y a dans mon comté plusieurs ouvriers acadiens et autres qui n'ont pas eu l'avantage d'aller à l'école et qui, cependant, peuvent aussi bien que les experts construire une maison de \$3,000 ou autre bâtiment. Ils peuvent être illettrés, mais ils ne sont pas incompetents.

M. SPROULE : Je suppose qu'ils construisent sur calcul mental et qu'ils n'ont pas besoin de plans. Mais le département établit des plans, et à mon avis, pour être bon contremaître, l'ouvrier doit non seulement pouvoir expliquer les plans, mais pouvoir lire et donner des ordres en conséquence et faire un rapport provisoire de l'état des travaux.

M. CHISHOLM : L'honorable député oublie que l'ingénieur ordinaire réside à Antigonish, à une quinzaine de milles, et que le contremaître reçoit de lui ses instructions. D'ailleurs le département est satisfait de son travail. D'où peut venir la critique alors ?

M. SPROULE : L'honorable député peut le croire, mais il aura de la difficulté à convaincre un homme intelligent qu'un illettré peut faire un bon contremaître.

M. BLAIN : Le 19 octobre, M. Wm Chisholm, député...

M. CHISHOLM : Je n'étais pas député à cette date.

M. BLAIN : N'importe, vous étiez candidat et vous avez écrit cette lettre :

Je suis heureux de constater que non seulement à Georgeville, mais dans la région avoisinante, on parle très avantageusement de votre gestion...

Cette lettre est adressée à M. Macpherson, contremaître des travaux...

...Bien peu vous critiquent et je dois vous féliciter de prêter moins à la critique que tous les autres contremaîtres dans le comté.

M. CHISHOLM : Je vais expliquer cette lettre. L'honorable député a-t-il une copie de la lettre à laquelle celle-ci répondait ?

M. BLAIN : Je n'en ai pas.

M. CHISHOLM : Je n'ai pas de copie de cette lettre dans le moment, mais je peux m'en procurer une. M. Macpherson s'apercevant qu'il ne plaisait pas aux gens de la région et qu'il se faisait des ennemis de ceux qui devaient être plutôt des amis...

M. BLAIN : Je demande pardon à l'honorable député, mais il a écrit sous sa signature que M. Macpherson était compétent et que personne n'était mécontent de lui.

M. CHISHOLM : J'explique la lettre. M. Macpherson me déclara qu'il ne se sentait pas à sa place et qu'il ne pouvait pas plaire à tout le monde. Il ajouta qu'il s'efforçait de faire de son mieux, mais qu'il entendait beaucoup de critique de son administration, puis il demanda d'être relevé de ses fonctions de surveillant, s'il y avait encore des travaux à faire. Je lui fis réponse que je n'avais pas encore entendu de sérieuse critique contre lui. Je savais qu'il est impossible de plaire à tout le monde ou bien qu'il s'exagérerait son incapacité ou le sentiment public à son égard. Je fis le tour du comté et je rencontrai de ses amis ; partout l'on m'assura qu'il faisait son devoir. J'en conclus que c'était l'opinion générale et j'écrivis en conséquence à M. Macpherson à mon retour, lui disant, en réponse à la lettre dont parle l'honorable député, que je croyais comprendre que tout le monde était content de lui et que la critique n'était pas sérieuse.

M. BLAIN : Quelle était la nature de ces critiques ?

M. CHISHOLM : On alléguait qu'il donnait du travail à ses favoris moins capables que d'autres de gagner consciencieusement leur argent, des vieillards, souvent, qui ne pourraient pas faire une bonne journée d'ouvrage, mais qu'il employait quand même parce qu'ils étaient ses amis ou ses conseillers, tandis que nos propres amis ne pouvait pas avoir d'ouvrage. Pendant mon voyage, ses amis me dirent qu'ils étaient satisfaits de lui. Peu de temps après, dans le mois de novembre, un certain nombre de citoyens de Georgeville vinrent se plaindre à moi, à mon bureau, que M. Macpherson ne leur convenait pas. Ils me dirent que

si le gouvernement allait dépenser encore de l'argent à cet endroit je ferais bien de demander un autre conducteur de travaux qui s'acquitterait mieux de ses fonctions. Je les invitai à s'expliquer, et ils m'exposèrent la situation. J'affirme qu'au lieu d'avoir fait preuve de capacités, cet homme avait provoqué un mécontentement général. Je leur demandai pourquoi ils n'avaient pas attiré mon attention plus tôt sur ce sujet. Ils répondirent que la campagne touchait à sa fin et qu'ils n'avaient pas voulu réclamer avant cette époque, mais qu'aujourd'hui ils désiraient qu'un tel état de choses cessât. Je déclare sur ma parole de député que M. Angus Macpherson ne donnait pas satisfaction aux habitants de cet endroit, si ce n'est aux conservateurs. Il savait se rendre agréable à eux, mais pas à la majorité.

M. BLAIN : Et le travail ?

M. CHISHOLM : Je n'ai aucune raison de croire qu'il ne faisait pas bien son ouvrage, mais il le faisait pas mieux que des douzaines d'autres ouvriers que j'aurais pu choisir dans mon comté. Ce n'est pas un travail qui nécessite l'emploi d'un génie. N'importe quel homme pratique peut le faire aussi bien. M. Macpherson ne connaît pas mieux ce genre d'ouvrage que le contremaître actuel ou celui qui l'a précédé. Cela n'a rien à faire avec la question. L'honorable député veut prouver que M. Macpherson a été congédié à cause de sa couleur politique, bien que la population en fût satisfaite. Mais je dirai à l'honorable député que M. Macpherson prétend être libéral et se dit un de mes partisans. Je ne doute pas de sa capacité pour exécuter des ouvrages en bois ou en pierre. Je reconnais sa compétence et c'est ce que je lui dis dans ma lettre. Je ne m'imaginai pas, lorsque je lui écrivis cette lettre, qu'il y avait tant de mécontentement parmi le public, que l'opinion était amentée contre lui. C'est ce que j'ai appris plus tard, lorsque la délégation vint me voir. Je me dis : la situation est claire. Je vais me rendre tout simplement au désir exprimé par M. Macpherson lui-même et je le ferai remplacer par un autre.

M. BLAIN : Pour vous rendre au désir de M. Macpherson ?

M. CHISHOLM : Tel qu'exprimé dans sa première lettre.

M. BLAIN : Est-ce vrai que M. Macpherson a écrit à l'ingénieur pour lui demander les raisons de son renvoi ?

M. CHISHOLM : Oui. C'est également vrai, je crois, que j'ai écrit à M. Macpherson pour lui dire qu'il n'avait pas été destitué, mais que je regrettais de ne pouvoir plus le recommander à son ancienne situation, et que l'argent qui serait dépensé à l'avenir sur cette entreprise ne le serait pas sous sa surveillance. J'ajoutais que person-

M. CHISHOLM.

nellement j'étais des mieux disposé à son égard. Même aujourd'hui, j'ai beaucoup de considération pour lui, quoique sa conduite en se servant de ma lettre comme il le fait, ne doit pas le réhausser dans mon estime, car le ton de cette lettre montre que je l'avais écrite sur le ton de l'intimité et qu'elle était d'un caractère presque confidentiel. Dans tous les cas, je le laisse libre de juger de l'honorabilité de son procédé. J'ai cru qu'il vallait mieux plaire à la majorité, à nos amis, qu'à quelques conservateurs. C'est pourquoi je demandai, comme il m'en avait prié, de proposer un nouveau contremaître pour les travaux de l'année suivante, qui étaient une nouvelle dépense complètement.

M. BLAIN : Le député du comté lui-même nous fournit les explications. La vérité est que M. Macpherson fut nommé contremaître de ces travaux, qu'il était compétent, au dire de l'honorable député, mais qu'il eut le malheur de ne pas savoir plaire aux amis politiques.

M. CHISHOLM : Au comté.

M. BLAIN : Aux habitants, je suppose ; autrement dit les électeurs. Mais il admet tout de même qu'il avait les capacités. Et le député s'est fait l'instrument de ces petites vengeances et a remplacé M. Macpherson, quoiqu'il eût les capacités voulues.

M. HYMAN : Le député n'a rien fait de tel.

M. CHISHOLM : M. Macpherson surveilla les travaux en 1905 et sa tâche s'arrêta là.

M. BLAIN : Il fut nommé contremaître ; il avait les capacités ; le Parlement vota de l'argent pour continuer les travaux et M. Macpherson fut remplacé par un autre homme moins capable.

M. CHISHOLM : Je dis qu'il l'est tout autant.

M. BLAIN : Je ne veux pas commettre une injustice à l'égard du conducteur des travaux, mais il ne savait ni lire ni écrire et à cause de cela il était incapable de surveiller des travaux exécutés en régie.

M. HYMAN : Je vais donner les explications si l'honorable député veut m'en donner l'occasion. M. Macpherson fut nommé contremaître des travaux du département à cet endroit. Lorsqu'il n'y eut plus d'ouvrage à faire, le crédit étant épuisé, il cessa naturellement de travailler. Il avait été engagé pour surveiller les travaux de cette entreprise seulement ; il n'était pas engagé à la journée ni à l'année. Quand la campagne des travaux fut finie, on le paya pour ses services, ses fonctions cessèrent. Il ne fut pas destitué de ses fonctions. Plus tard d'autres travaux furent entrepris, et le département ne choisit pas M. Macpherson, mais nomma un autre contremaître.

M. BLAIN : L'honorable ministre peut-il dire la date du renvoi de M. Macpherson ?

M. HYMAN : Je ne puis répondre à l'égard de faits qui n'existent pas.

M. BLAIN : L'honorable ministre ne trompera pas le comité aussi facilement.

M. HYMAN : Je ne veux pas que l'honorable député dise que je cherche à tromper le comité. Il dit ce qui n'est pas.

M. BLAIN : Je dis que M. Macpherson était conducteur des travaux et qu'il a été destitué.

M. CHISHOLM : Les fonctions de M. Macpherson prirent fin au mois d'octobre ou à la fin de septembre. Le nouvel inspecteur fut nommé dans le mois de janvier ou le mois de février suivant.

M. BLAIN : M. Macpherson écrivit à l'ingénieur pour savoir les motifs de son renvoi. Le ministre céda à ses préférences politiques et permit qu'on substituât un homme moins compétent à M. Macpherson. Le député du comté dit lui-même que c'est pour plaire à ses amis politiques que ce contremaître fut renvoyé.

M. CHISHOLM : J'ai dit que je ne l'ai pas recommandé l'année suivante, parce que ce n'était pas l'homme qu'il nous fallait. L'honorable député lui-même ne recommanderait pas pour contremaître quelqu'un qui ne fut pas agréable à la majorité de ses commentants.

M. BLAIN : Je ne tiens pas à perdre inutilement le temps de la Chambre à discuter ce point, mais je veux faire voir au ministre que la politique joue son rôle dans ces entreprises. Le Gouvernement dépense chaque année de fortes sommes d'argent à construire des quais dans la Nouvelle-Ecosse. Je ne m'en plains pas, mais je cite ce cas pour montrer que le Gouvernement permet de dépenser l'argent du public sans exercer la surveillance qu'il devrait. Un conducteur capable surveillait l'exécution des travaux à cet endroit, mais parce qu'il ne savait pas répondre aux préoccupations électorales du député du comté, il fut congédié. Je répète que c'est un exemple dont le Gouvernement ne devrait pas tolérer la répétition. J'espère qu'à l'avenir le ministre adjugera ces travaux à l'entreprise et ne permettra pas à ses amis politiques de lui dicter l'engagement des chefs d'ouvriers.

M. FIELDING : L'honorable député (M. Blain) a fait ressortir le fait que le nouveau contremaître ne sait ni lire ni écrire et il paraît y attacher beaucoup d'importance. Bien que les facilités de s'instruire sont très répandues parmi la jeunesse, il se trouve cependant parmi les adultes et les vieillards, surtout dans les endroits où la population est éparse, beaucoup de gens qui n'ont pas reçu même une instruction élémentaire, et qui,

tout de même, sont des citoyens utiles et capables. J'ai connu des personnes qui pouvaient construire un navire d'assez fort tonnage et le diriger sur les mers et qui ne savaient même pas signer leur nom. Ils avaient l'habileté et la science voulues pour exercer leur métier, mais pas tout ce qui est désirable. Ils travaillaient bien, gagnaient de l'argent et ont élevé honorablement leur famille.

M. BLAIN : Je n'en disconviens pas.

M. FIELDING : Dans le cas actuel, il est bien possible qu'il s'agisse d'un excellent artisan; en admettant qu'il serait encore plus habile s'il savait lire et écrire, il ne faut pas supposer qu'il manque des qualités requises à cause de son manque d'instruction. D'ailleurs, qu'est-ce qui s'oppose à ce qu'il fasse faire sa comptabilité par un membre de sa famille ? Je mentionne ce fait, parce que l'honorable député semble y attacher beaucoup d'importance. Je suis sûr qu'il a connu des personnes qui ne savaient ni lire ni écrire et qui n'en étaient pas moins de braves et honnêtes citoyens et d'habiles et utiles ouvriers.

Construction d'un quai à Canning, sur la rivière à L'Habitant, \$10,500.

M. SPROULE : Les travaux sont-ils concédés ?

M. HYMAN : Non. L'honorable député (M. Sproule) comprendra qu'il est impossible de préparer un devis convenable sur lequel on peut baser un marché quand il s'agit, comme ici, de la reconstruction d'un vieux quai. Il en est des vieux quais comme des vieux bâtiments, c'est-à-dire qu'il est impossible de faire par avance un devis exact, car on ne peut juger de l'étendue des travaux de réfection à exécuter qu'après la démolition.

M. SPROULE : On enlève les pièces afin de s'assurer dans quel état il est.

M. HYMAN : Si l'honorable député avait à traiter ces questions, il verrait que son système est impraticable. Dans certains cas, il faut modifier les marchés au fur et à mesure de l'avancement des travaux; ce sont des embarras à n'en plus finir. Ce n'est pas le désir du département d'exécuter des travaux en régie; nous préférons les donner à l'entreprise. Dans tous les cas où il est possible de passer un marché, le ministère passe un marché.

M. MORIN : Je crois qu'il est assez tard. Nous avons discuté un projet de loi pour l'observance du dimanche et si nous continuons tant soit peu plus longtemps, les sténographes vont être obligés de travailler le dimanche. Pourquoi ne pas lever la séance immédiatement et nous en aller chacun chez nous ?

M. HYMAN : Si l'honorable député n'y voit pas d'objection, nous pourrions voter ces quelques crédits.

M. SPROULE : Je ne veux pas gaspiller le temps du comité, mais je ne veux pas non plus souscrire à la politique que l'honorable ministre des Travaux publics vient d'énoncer. Je sais qu'il ne peut pas défendre cette théorie. J'ai vu où l'on a découvert des quais pour en faire l'examen. J'ai vu enlever des madriers et les ingénieurs descendre à l'intérieur pour s'assurer de l'état de détérioration. Un ingénieur digne du nom peut préparer un devis passablement exact basé sur son inspection. Il ne s'agit plus maintenant de petites sommes d'argent. La loi veut que toute entreprise évaluée à \$5,000 et plus soit adjugée par voie de concession. Mais voici une dépense de \$10,500 et il n'y a pas de raison qui empêche de passer un marché. S'il s'agissait de quelques centaines de piastres pour réparer le pontage d'un quai, à la bonne heure, mais une entreprise de l'importance de celle-ci pouvait être adjugée avec publicité et concurrence, si l'on s'en était soucié.

M. ROCHE (Halifax) : L'honorable député a-t-il déjà vu construire ou surveiller la construction d'un quai ou les marées s'élevaient à 40 pieds de hauteur ?

M. SPROULE : Cela n'a rien à faire avec la question.

Réparations dans le port des charbonniers à Inverness (Broad-Cove), \$10,000.

M. SPROULE : Encore des travaux en régie, je suppose ?

M. HYMAN : Oui. L'honorable député doit comprendre que le département préfère adjuger tous ces travaux à l'entreprise, à moins que l'ingénieur du département ne recommande dans l'intérêt public de les exécuter en régie. Comme ministre je dois m'en rapporter aux instructions de l'ingénieur compétent.

M. SPROULE : Le ministre n'a pas tort. Mais je ne puis partager son opinion quand il dit que ces réparations ne peuvent être données à l'entreprise. Je sais que c'était l'habitude. Si la chose s'est pratiquée dans l'Ontario, pourquoi ne se pratiquerait-elle pas dans la Nouvelle-Ecosse ? Je ne crois pas que les circonstances soient si dissimilaires qu'il soit nécessaire de changer les méthodes. Dans Ontario sept sur dix de ces entreprises sont adjugées par voie de concours. Pourquoi ces différentes méthodes selon les provinces ?

M. HYMAN : Il n'y a aucune différence dans les méthodes de construction des quais dans l'Ontario comparées aux autres provinces. Mais nous suivons les grandes lignes que je viens d'indiquer.

Quand il est possible, nous adjugeons les travaux à l'entreprise. L'ingénieur ordi-

naire fait son rapport à l'ingénieur en chef et celui-ci en réfère au ministre. Si l'ingénieur prend la responsabilité d'émettre l'avis que dans l'intérêt public les travaux doivent être exécutés en régie, il est difficile pour le ministre de ne pas accepter le rapport.

M. SPROULE : Si j'étais convaincu que l'ingénieur ne cède pas à certaine pression, j'admettrais que le ministre est tenu de s'en rapporter à son avis.

M. HYMAN : J'affirme que je préfère de beaucoup donner ces travaux à l'entreprise quand c'est plus avantageux. Le ministère s'épargne bien des ennuis. Les nouvelles entreprises ont toute été exécutés par voie de concession, à moins que l'ingénieur lui-même fasse rapport qu'il est préférable de les exécuter en régie, et encore cela n'est que pour des travaux peu importants.

A Port-Hood—Construction d'un barrage en maçonnerie pour fermer l'entrée de la passe Nord, \$15,000.

M. SPROULE : A l'entreprise ?

M. HYMAN : Non, pas à présent; c'est un travail spécial. Il s'agit de barrer une large passe pour agradir l'intérieur du port. L'ingénieur du département a fait rapport qu'il serait peut-être préférable, dans l'intérêt public, de ne pas faire, pour le présent, ces travaux d'une nature aussi coûteuse que l'ingénieur ordinaire le proposait, et qui auraient coûté \$375,000. Voici un cas où j'ai accepté l'opinion de l'ingénieur en chef et où je lui ai permis de faire un genre de travaux qu'il aurait été presque impossible d'adjuger à l'entreprise. L'ouvrage se fait en régie et a donné jusqu'ici d'excellents résultats. J'espère achever les travaux avec \$80,000 au lieu de \$300,000.

(Il est fait rapport de quelques résolutions.)

M. FIELDING propose que la séance soit levée.

M. SPROULE : Quelle sera, mardi, la besogne de la Chambre ?

M. FIELDING : Il est possible que nous mettions en délibération quelques projets de loi et si nous avons du temps de reste, nous discuterons les crédits soit du ministre des Travaux publics soit du ministre de la Milice.

M. HENDERSON : Quels projets de loi ?

M. FIELDING : Je ne suis pas sûr. Je crois que le premier ministre voudra continuer la discussion de la loi sur le repos du dimanche, mais je ne voudrais pas me prononcer trop positivement.

(La motion est adoptée et la séance est levée à onze heures et trois quarts du soir.)

CHAMBRE DES COMMUNES.

Mardi, 3 juillet 1906.

M. L'ORATEUR ouvre la séance à onze heures.

1^{RE} LECTURE D'UN BILL RELATIF A LA COUR SUPREME DU NOUVEAU-BRUNSWICK.

L'honorable M. A. B. AYLESWORTH (ministre de la Justice) demande à déposer un projet de loi (n° 224) concernant la cour suprême de judicature de la province du Nouveau-Brunswick.

M. FOSTER : L'honorable ministre de la Justice aurait-il la bonté de nous dire quel est l'objet de ce bill ?

M. AYLESWORTH : Au cours de sa dernière session, la législature du Nouveau-Brunswick a adopté une loi intitulée : " Acte de judicature de 1906 ", abolissant la cour suprême actuelle de la province, les cours de circuit de la province, toutes les cours d'assises et de simple police, et la cour suprême d'équité, et y substituant une seule cour : la cour suprême, composée de deux divisions : la cour d'appel et la cour de première instance, chacune de ces divisions devant comprendre trois juges, et la loi en question devant entrer en vigueur le jour qui aura été fixé à cette fin par proclamation du lieutenant-gouverneur adoptée en conseil.

Le bill que je demande à déposer est bref, il règle que dans tout statut fédéral où se liront les mots " cour suprême ", par rapport à la province du Nouveau-Brunswick, ces mots seront interprétés comme si cette cour était la cour qui va être créée par cette nouvelle loi de la législature provinciale ; il règle que toute obligation imposée ou tout droit conféré, par une loi fédérale, à la cour du Nouveau-Brunswick, sera censée avoir été imposée ou conférée à la nouvelle cour, et que toute attribution jusqu'à présent reconnue à la cour suprême de la province siégeant " en banc ", soit, après l'entrée en vigueur de la nouvelle loi, reconnue et exercée par la division d'appel de la cour suprême. C'est là tout le bill ; il a simplement pour objet d'ajouter à la loi provinciale et de conférer à la cour nouvellement constituée, lorsqu'elle prendra naissance par suite d'une proclamation, les attributions jusqu'à présent possédées et exercées par les tribunaux dont la législature provinciale vient de décréter l'abolition.

M. FOSTER : Je n'ai pas vu le bill, mais je comprends, d'après ce que vient de dire ou de lire l'honorable ministre de la Justice, qu'il a d'abord pour objet l'abolition de la cour suprême actuelle. Ai-je raison ?

M. AYLESWORTH : C'est ce à quoi vise en premier lieu la loi provinciale.

M. FOSTER : Alors, si la législature de la province a aboli la cour suprême au Nouveau-Brunswick, dans quelle situation se trouvent les juges qui occupent actuellement des sièges à ce tribunal ? Leur emploi cesse-t-il sur la proclamation de cette loi ? S'ensuit-il qu'il n'y aura plus dorénavant de juges de la cour suprême au Nouveau-Brunswick, et qu'il en faudra nommer d'autres ou nommer de nouveau les mêmes ? Voilà ce que je voudrais savoir du ministre.

M. AYLESWORTH : Il est assez difficile de dire quelle est la situation d'un juge dont le tribunal a été aboli. Il est, je suppose, évident de soi qu'il n'a plus rien à faire. Que sa charge se continue ou non, c'est un problème probablement trop abstrus pour un simple mortel. Je dirai bien, toutefois, qu'il n'y a pas là de difficulté pratique, car ce statut de la législature provinciale décrète qu'il continuera d'y avoir au Nouveau-Brunswick le même nombre de juges qu'auparavant.

Ce que vient de faire la loi de la province est la même chose qui s'est faite il y a vingt-cinq ans dans la province d'Ontario, et aussi en Angleterre sept ou huit ans auparavant, à savoir : l'abolition d'une cour existante, et la fusion des juridictions des tribunaux auparavant existants en la juridiction d'une cour nouvellement constituée avec une procédure différente et des règles de droit légèrement différentes.

M. FOSTER : Je n'ai toujours pas le renseignement que je voulais avoir. Le ministre de la Justice a eu la bonté de nous dire qu'un simple mortel ne saurait dire au juste quelle solution il pourrait être donnée à cette abstruse question. Et pourtant ce sont de simples mortels qui siègent ici aujourd'hui, et je crois que de simples mortels ont le droit de savoir si oui ou non cette loi aura pour effet de déposséder les juges actuels de leur charge et de rendre nécessaires de nouvelles nominations. Si tel était l'effet de la loi, il s'élèverait une question fort importante, celle de savoir si le gouvernement d'une province a le pouvoir d'abolir ainsi un tribunal, de renvoyer chez eux les juges de ce tribunal et de les remplacer en bloc par de nouveaux juges.

Il y a, si je ne me trompe, cinq juges à la cour suprême.

M. EMMERSON : Six.

M. FOSTER : Six. Eh bien, que cette loi ait son effet et ces six juges cessent d'être juges de la cour suprême. Ce n'est là, bien entendu, que l'opinion d'un simple mortel, opinion qu'il s'est faite en apprenant que cette cour est supprimée. Il va donc y avoir, soit à ce tribunal, soit aux tribunaux qui sont appelés à prendre sa place, six vacances de juges. Qu'est-ce qui empêchera qu'on ne prenne six juges absolument nouveaux ? Telle est la question que, simple mortel,

J'aimerais bien voir résoudre avant de me prononcer sur ce bill.

M. AYLESWORTH : Je ferai tout d'abord observer que cette question ne ressort nullement du projet de loi que je demande la permission de présenter. La législation de la province, à mon sens, est parfaitement autorisée par l'acte de l'Amérique britannique du Nord à régler la constitution des cours provinciales, ou même de supprimer ces cours si elle le juge bon. La législature du Nouveau-Brunswick a donc, comme je l'ai dit, aboli certaines cours et en a constitué de nouvelles. C'est là une chose à laquelle, selon moi, ce Parlement n'a rien à voir ; et la loi que je présente ne touche à aucune des dispositions du statut provincial.

Quant à dire quel est l'effet d'une pareille loi, rendue par une législature provinciale, l'honorable député de Toronto-nord (M. Foster) est, je crois, tout aussi bon juge que moi ou que tout autre membre de la Chambre pour se prononcer en la matière. Quand une cour est abolie, je suppose bien qu'elle cesse d'exister. Si une nouvelle cour est constituée, il va de soi qu'il faut y nommer des juges. Quel effet aura l'abolition de l'ancienne cour, voilà une chose sur laquelle je ne saurais me prononcer. J'ai déjà fait entendre que, selon moi, la conséquence logique de cette suppression est que l'autorité du tribunal prend fin et ce que ce tribunal ne peut plus tenir d'audiences. Il y aurait à savoir peut-être si les juges qui composaient la cour continuent d'avoir droit à leur traitement. Au reste, il n'est pas probable qu'il survienne des difficultés dans le règlement de cette question, attendu que le Gouvernement a l'intention de reconstituer les nouvelles cours avec les juges des cours supprimées.

M. FOSTER : Le nombre des juges restera-t-il le même ?

M. AYLESWORTH : Oui.

M. SPROULE : La loi provinciale pouvait-elle dire que les juges du nouveau tribunal seraient ceux de l'ancienne cour.

M. AYLESWORTH : Dans le cas actuel, elle ne le dit pas, et je crois bien qu'une telle disposition serait inconstitutionnelle, vu que c'est à la couronne à nommer les juges.

M. FOSTER : En ce cas, je suppose que le Gouvernement s'engage à nommer les mêmes juges si la loi est adoptée.

M. AYLESWORTH : J'ai dit que c'est l'intention du Gouvernement de prendre parmi les juges présentement en fonctions sous la loi actuelle ceux qui devront composer le nouveau tribunal.

M. FOSTER : Oui, et il y a même nombre de juges dans les deux cas.

M. AYLESWORTH : Précisément.

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

M. FOSTER.

QUESTION RELATIVE A UN CERTAIN H. J. MOBERLEY.

M. R. S. LAKE (Qu'Appelle) : Monsieur l'Orateur, avant que la Chambre passe à l'ordre du jour, je désire appeler l'attention du Gouvernement sur un entrefilet qui a été publié dans le "Standard", de Regina, le 29 juin dernier, et que j'ai pu lire hier :

Prince-Albert (Saskatchewan), 29 juin.—H. J. Moberley, cet homme qui a été récemment trouvé coupable d'avoir manipulé les boîtes du scrutin à Sandy-Lake, et qui, pour cela, a été condamné à l'amende dérisoire de \$100, vient de recevoir du gouvernement fédéral sa récompense : il est nommé recenseur dans l'extrême Nord. Moberley avait fait les fonctions de secrétaire dans un de ces bureaux de vote des régions du Nord ; il s'était permis d'inscrire dans son livre des noms d'électeurs supposés et il avait par là réussi à faire déclarer élu M. le docteur Tyerman. Le gouvernement fédéral est au fait de ces détails, et aujourd'hui, de propos délibéré, il envoie le même homme faire le recensement des populations qui habitent ces régions septentrionales.

On donne à Moberley une belle occasion de faire disparaître les traces de son crime en portant aux tableaux de recensement tous ces électeurs supposés, y compris la célèbre famille des Rabbitskin, qu'il avait fait figurer autrefois comme électeurs. Cette nomination fait aujourd'hui le sujet des conversations de notre ville.

Si le recensement du Nord est partout conduit de cette façon, cela va donner aux établissements de l'intérieur une influence prépondérante dans la prochaine campagne électorale, et la manipulation des boîtes de scrutin aussi bien que les falsificateurs des livres de vote vont pouvoir faire disparaître les traces de leurs menées criminelles.

J'aimerais à savoir du ministre de l'Agriculture (M. Fisher) ou de quelque autre membre de l'administration s'il y a quelque vérité dans cette très extraordinaire nouvelle.

L'honorable SYDNEY FISHER (ministre de l'Agriculture) : Je ne saurais dire ce qu'il y a de vrai là-dedans. J'ai la liste des énumérateurs qui ont été nommés, mais je n'y ai pas jeté les yeux moi-même, et j'ignore absolument si le nom de ce monsieur s'y trouve. Je me renseignerai.

M. LAKE : L'honorable ministre (M. Fisher) voudrait-il bien déposer cette liste devant la Chambre ?

M. FISHER : Je le ferai volontiers.

M. LAKE : L'honorable ministre (M. Fisher) promettra-t-il de rayer le nom de ce particulier s'il se trouve sur la liste ?

M. FISHER : J'aurai d'abord à m'informer sur son cas en particulier.

INTERPELLATION RELATIVE AUX
TRAVAUX DU PHARE DE LA RI-
VIÈRE MAGNETAWAN.

M. W. H. BENNETT (Simcoe-est) : Je désire appeler l'attention du Gouvernement sur une affaire qui regarde le ministère de la Marine et des Pêcheries.

Le 21 mars, comme on le verra à la page 438 du *hansard* (version française), j'ai posé une question relative à l'érection d'un phare sur la rivière Magnetawan. Le 2 avril, j'ai demandé la production d'un état des dépenses effectuées pour cet ouvrage. Cet état a été un peu plus tard déposé devant la Chambre. Le 18 avril—page 1735—une réponse a été faite à la question relative aux sommes payées pour matériaux. L'état avait fait voir que le montant payé pour salaires était de \$426.65, et la réponse du ministre, fournie le 18 avril, indiquait, pour matériaux, une somme de \$365.39; en tout, \$792.04.

Dans la réponse du 21 mars, on nous avait dit que ce phare allait coûter \$760.64. Le 29 mai, un débat s'est élevé et j'ai cru devoir relever contre l'administration ce que je considérais être des faits graves. Entre autres choses, l'état produit indiquait qu'une somme de \$60 avait été payée aux propriétaires d'un bateau pour travail relatif à ce phare; or la preuve faite devant le comité démontre, ce que d'ailleurs l'honorable député de Parry-Sound (M. Watson) a lui-même reconnu, que c'est lui, l'honorable député de Parry-Sound, qui est le propriétaire de ce bateau. Dans le temps, le ministre de la Marine et des Pêcheries (M. Brodeur) m'avait mis au défi de rien trouver qui pût mettre en péril le siège de l'honorable député de Parry-Sound.

Après la déclaration faite un jour par sir John Thompson—qu'un député n'est pas tenu d'assumer la responsabilité de pareilles accusations, mais qu'il peut se contenter de mettre les faits devant la Chambre—je m'abritai—si on peut appeler ça s'abriter—derrière cette opinion de sir John Thompson, pensant qu'elle valait bien celle du ministre de la Marine et des Pêcheries et qu'elle serait considérée comme telle.

Quoi qu'il en soit, le ministre m'avait promis qu'il s'enquerrait de la chose. Ce ne fut que le 8 juin que le ministre se décida à envoyer quelqu'un sur les lieux. C'est ce jour-là qu'est arrivé l'agent du ministère, et, ainsi qu'on me l'a dit, il prit des renseignements sur l'affaire.

J'ai écrit au ministre et lui ai même demandé de vive voix s'il voudrait bien me laisser connaître le résultat de ces investigations. Il m'a répondu qu'il y avait à faire des déclarations dont la formule est prévue par la loi, et il m'a demandé de lui faire connaître le nom de la personne de qui je pouvais tenir mes renseignements. J'ai naturellement refusé. Celui qui m'a appris la chose n'est pas un agent de police, et n'a

d'autre intérêt dans l'affaire que l'intérêt public.

Depuis cette date du 8 juin, le ministre a eu devant lui un rapport du commissaire ou agent de l'administration, et, ce rapport, il aurait depuis longtemps l'avoir déposé sur le bureau de la Chambre. Tout bien considéré, l'honorable ministre devrait faire de la chose l'objet d'une enquête devant le comité des comptes publics.

Maintenant je lui demanderai s'il veut bien déposer cet après-midi sur le bureau de la Chambre les déclarations ou témoignages qu'il peut avoir reçus dans cette affaire.

M. BRODEUR : Mon honorable ami doit se rappeler qu'il y a quelque temps, ce jour-là que nous discutons l'amendement...

M. BENNETT : J'ai encore quelque chose à dire : je ne m'étais arrêté que pour demander au ministre s'il voudrait bien déposer cet après-midi devant la Chambre les déclarations dont je parle.

M. BRODEUR : J'attendrai pour répondre à cette question que mon honorable ami ait fini.

M. BENNETT : Je dois présumer que les déclarations ne seront pas produites; autrement, le ministre aurait simplement dit oui en réponse à ma question.

Au cours du débat du 29 mai dernier, il s'est fait de graves assertions que justifiaient amplement les faits mis au jour devant le comité. L'honorable ministre a produit le dossier même conservé dans les cartons du ministère et dans lequel on vit clairement qu'il y avait eu falsification des comptes. Nous y voyons un état indiquant le mémoire présenté pour montant dû, et cet état laisse voir des changements de chiffres qui augmentent très considérablement le total.

Je vais lire ce qu'a dit dans le temps l'honorable député de Kings (M. Fowler), et cela viendra à l'appui de mes propres assertions.

J'ai cru comprendre que l'honorable député de Simcoe-est a demandé à l'honorable ministre de tenir une enquête sur l'administration des phares. Nous avons examiné soigneusement le dossier que l'honorable ministre a été assez bon de remettre entre les mains de l'honorable député de Simcoe-est et je tiens à corroborer ce que cet honorable député a dit au sujet du changement dans les chiffres. Nous avons fait un examen minutieux des documents et nous avons découvert qu'on avait changé les chiffres concernant le travail et les gages du capitaine Mortimer, des deux ouvriers qui travaillaient au phare et de deux autres hommes, charpentiers je crois. La facture indiquait la date du commencement et la date de la terminaison des travaux, et il est impossible de trouver entre ces deux dates un nombre de jours équivalent à celui que ces ouvriers ont facturé et pour lesquels ils ont été payés. Dans un cas, il y a une différence de dix jours. Le colonel Anderson mentionne ce fait dans une des lettres qui était dans le dossier. Je ne sais pas si la copie de cette

lettre se trouve dans les copies qui ont été déposées devant la Chambre.

M. L'ORATEUR : L'honorable député se propose-t-il de conclure par une motion ?

M. BENNETT : Je le ferai s'il le faut. Tout ce que dit l'honorable député de King's corrobore mes propres déclarations. Il y a le compte remis au département, les chiffres changés ; et, par une coïncidence remarquable, les chiffres originaux sur cette réclamation présentée au département s'accordent presque de tout point avec les renseignements que l'on m'avait fournis.

Je vais donner quelques échantillons de ces changements. Un nommé E. Pink figurait sur le mémoire original pour une somme de \$61.25, somme que l'on a convertie en celle de \$75.25. Un autre individu, Gerow, était inscrit pour une somme de \$54.25 et ce chiffre a été porté à \$66.65 ; un autre du nom de Raafiant y figurait pour \$61.25 et les chiffres ont été changés en ceux de \$66.25. Je n'ai pas de détails ici pour les autres.

Ce qu'il y a de plus grave dans tout cela, c'est que l'on a payé une somme de \$60 pour services rendus par un bateau dont le député de Parry-Sound a avoué être le propriétaire. Les services ont été rendus en septembre et octobre 1905 et, selon un indicateur de ce même bateau, M. R. J. Watson, député de Parry-Sound, était, au printemps de 1905, le président de la compagnie propriétaire de ce bateau, laquelle compagnie, de l'aveu de M. Watson, n'avait pas la personnalité civile.

Fait encore plus étrange, le surveillant des travaux était le capitaine même du bateau dont l'honorable député de Parry-Sound était le propriétaire, et c'était le trésorier de ce même bateau qui attestait l'exactitude du mémoire présenté.

Dans de pareilles circonstances, il y a longtemps que le ministre aurait dû instituer une enquête devant le comité des comptes publics. Quoi qu'il en soit, et puisque le ministre a envoyé sur les lieux un agent qui doit être de retour depuis longtemps, il devrait, surtout après m'avoir dit à moi-même qu'il avait dans les mains une déclaration solennelle, il devrait, dis-je, déposer au plus tôt, sur le bureau de la Chambre, les pièces de ce dossier. Si ces pièces n'étaient pas au complet, je pourrai y suppléer en produisant d'autres déclarations sous serment, ou encore indiquer au ministre certains quartiers où il pourra se procurer de plus amples renseignements.

En plus de ce que j'ai déjà dit précédemment, je déclare que, d'après les renseignements qui m'ont été fournis, une partie des matériaux que le Gouvernement a payés ont été vendus depuis par des individus qui avaient travaillé aux ouvrages en question.

J'espère que le ministre va déposer ces pièces sur le bureau ; et je serai probablement en mesure de le renseigner sur cer-

M. BENNETT.

tains endroits où il trouvera de nouvelles preuves qui lui permettront de faire un jour complet sur toute l'affaire.

La chose dont il s'agit ici touche à l'administration personnelle du ministre. Il est vrai que c'est son prédécesseur qui a commencé les travaux ; mais tous les paiements ont été faits depuis que le nouveau ministre est entré en fonctions. L'enquête faite jusqu'à présent l'a été sous sa direction ; c'est lui qui a pris toute l'affaire en main, et c'est à lui de donner à la Chambre des renseignements complets.

Je propose que la Chambre lève sa séance.

L'honorable M. L. P. BRODEUR (ministre de la Marine et des Pêcheries) : Quand, il y a quelque temps, mon honorable ami a soulevé cette question, j'ai été un peu surpris de la gravité des accusations portées contre mon ministère. Il prétendait avoir appris que des personnes avaient travaillé à ce phare beaucoup moins de temps que ne le faisait voir l'état de compte des travaux. Je donnai immédiatement ordre à un agent de l'administration de prendre des renseignements sur cette affaire.

Mon honorable ami aurait voulu de plus que le ministère se fût enquis de la conduite de l'honorable député de Muskoka (M. Watson) relativement à la même affaire.

Mais, naturellement, ce n'était pas là une affaire qui regardait le département et je ne m'en suis pas occupé. En outre, j'ai des renseignements établissant que l'intervention de l'honorable député de Muskoka (M. Watson) a été de nature à aider au ministère et à faire exécuter le travail au plus bas prix possible. L'honorable député de Muskoka m'a répété plusieurs fois qu'il avait dû faire des déboursés personnels relativement à ces travaux et que ce à quoi il tenait surtout, c'était de hâter l'exécution des travaux. Il est venu plusieurs fois à Ottawa. Il n'était pas alors membre du Parlement et il a fait tout en son pouvoir pour que le travail fût fait à aussi bas prix que possible. Immédiatement après que mon honorable ami eut porté ses accusations, je lui ai demandé s'il aurait la bonté de me donner les renseignements nécessaires afin de me permettre de poursuivre l'enquête et de la faire aussi complète que possible. Je croyais qu'il consentirait à me donner le nom de quelque personne capable de me donner des renseignements, mais l'honorable député a refusé. Alors il m'a fallu m'occuper des accusations primitives sans avoir l'occasion d'interroger ceux qui avaient renseigné mon honorable ami.

Je ne désire pas blâmer mon honorable ami à ce sujet, mais je crois que nous avons tous deux l'intention de rendre cette enquête aussi complète que possible, et je croyais que mon honorable ami ne refuserait pas de me donner les noms des personnes qui l'avaient renseigné, afin de me permettre de rendre l'enquête complète. J'ai commencé

à faire une enquête. Je n'ai pas la moindre objection à déclarer ce qui a été fait jusqu'à présent et ce que j'ai l'intention de faire pour compléter l'enquête. J'ai désigné pour se rendre sur les lieux et s'enquérir un des employés qui possèdent la confiance du ministre. Malheureusement, le fonctionnaire qui était chargé de l'affaire était alors absent d'Ottawa et n'est revenu que ces jours derniers. C'est le colonel Anderson. Il aurait probablement pu me donner tous les renseignements, s'il eut été ici, mais malheureusement, il n'était pas à Ottawa, et il m'a fallu envoyer un homme pour recueillir des déclarations sous serment et s'informer si les hommes qui avaient reçu de l'argent pour leurs services dans la construction de ce phare avaient travaillé durant le temps indiqué vis-à-vis leur nom dans le mémoire. La principale accusation de mon honorable ami soutenait que nous avions payé certains hommes pour du temps durant lequel ils n'avaient pas travaillé du tout. C'était une accusation très sérieuse, mais je suis heureux de dire que jusqu'à présent la preuve qui a été mise en possession du ministre ne démontre pas que cette accusation soit fondée. J'ai eu, d'autres sources, des renseignements au sujet de la manière dont mon honorable ami en est arrivé à la conclusion à laquelle il en est venu, au sujet de cette affaire. Il semble que l'homme qui lui a fourni les renseignements a dû pointer le temps durant lequel ces hommes ont travaillé au phare proprement dit. Mais ils ont fait du travail autour du même phare. Deux mémoires ont été envoyés au ministre; l'un pour un certain nombre de jours et l'autre, le dernier, pour un nombre de jours plus considérable durant lequel ils ont travaillé au phare même. Un employé du ministre a pris sur lui de faire une addition des deux mémoires, et voilà comment il se fait que les chiffres figurent ainsi dans le compte. Tels sont les renseignements que je tiens des employés du ministre à ce sujet. De sorte que je crois que toute la difficulté provient d'un malentendu, et du fait que cet employé a pris sur lui d'introduire dans le dernier mémoire le premier mémoire qui a été envoyé au ministre.

M. BENNETT : Il n'y a rien d'ajouté. Le mémoire qui a été déposé indiquait qu'il avait été établi et payé à raison de tant. Puis, au-dessus de ces chiffres se trouvaient d'autres montants plus élevés. Assurément, le papier n'est pas aussi rare que cela au ministre.

M. BRODEUR : Il peut y avoir été fait sur cette feuille de papier, mais, dans l'addition du compte, dont mon honorable ami a une copie en sa possession, les deux montants ont été inclus. Voilà la raison pour laquelle les chiffres ont été changés. Tels sont les renseignements qui m'ont été fournis par un fonctionnaire jouissant de la con-

fiance du ministre, et je serais très surpris qu'il m'eût trompé en aucune manière en me donnant ces renseignements. Mon honorable ami m'a écrit l'autre jour pour me demander si je voulais lui donner une copie des déclarations assermentées qui ont été envoyées au ministre. Malheureusement, l'enquête n'était pas complète. Je veux qu'il y ait une enquête complète, et je crois qu'en justice pour le ministre, avant qu'il produise les documents relatifs à cette enquête, nous devrions avoir devant nous, non seulement le rapport de l'employé qui a été chargé de cette enquête mais encore les rapports des autres employés qui ont eu quelque chose à faire au changement des montants de ce compte. Voilà où nous en sommes maintenant, et si mon honorable ami m'eût donné les renseignements que je désirais avoir, il est probable que j'aurais pu faire achever complètement cette enquête.

M. BENNETT : Le seul renseignement que l'honorable ministre m'ait donné est le nom du gentleman qui m'a écrit. Qu'est-ce que cela peut avoir à faire avec ce qui nous occupe ? Il avait devant lui les noms des hommes qui avaient travaillé à cette entreprise et il avait eu l'occasion de recevoir de l'honorable député de Parry-Sound (M. Watson) une déclaration sur la question de savoir s'il était ou n'était pas alors propriétaire du bateau à vapeur. A quoi bon me demander le nom de l'homme qui m'a écrit ?

M. BRODEUR : L'honorable député doit comprendre jusqu'à quel point ma demande est juste. Il a accusé ici le ministre d'avoir payé à certains hommes du travail qu'ils n'ont point fait, et il dit qu'il en est informé par quelqu'un qui a suivi ces hommes au travail. Je lui ai demandé de me donner le nom de cet homme, afin que mon employé qui devra aller faire l'enquête puisse le voir et découvrir comment il en est arrivé à ce résultat. Il n'y avait rien d'extraordinaire dans cette demande et je croyais que mon honorable ami me donnerait ce renseignement. Mais je ne veux pas me plaindre à mon honorable ami s'il ne veut pas me donner le nom. C'est à lui de juger s'il doit ou non me le donner.

M. SPROULE : Est-ce que l'honorable ministre n'aurait pas pu avoir ce renseignement des hommes mêmes ?

M. BRODEUR : Oui. Mais il me fallait user de prudence en faisant l'enquête, et il est probable qu'avec les renseignements que mon honorable ami (M. Bennett) avait en sa possession, nous aurions pu la compléter immédiatement. Je lui demande encore de vouloir bien me donner le nom de cet homme afin que nous puissions nous enquérir des faits et découvrir comment il s'est procuré les renseignements qu'il a apparemment communiqués à l'honorable député.

M. SAM. HUGHES : Est-ce que le document fourni par mon honorable ami de Simcoe-est n'était pas très explicite ? Que veut de plus l'honorable ministre ?

M. BRODEUR : Oui, mais nous envoyons là un homme ; il voit ceux qui ont travaillé et ils lui disent qu'ils ont travaillé le nombre de jours spécifié dans leurs comptes.

M. SAM. HUGHES : L'honorable ministre a-t-il envoyé une lanterne ou un projecteur avec l'homme qu'il a envoyé en cet endroit ?

M. BRODEUR : Je discute la question sérieusement.

M. BENNETT : Si l'honorable ministre a reçu ces déclarations des hommes qui ont travaillé à cet endroit, les produira-t-il à la Chambre cet après-midi ?

M. BRODEUR : Je les produirai dès que l'enquête sera terminée et, si mon honorable ami me donne le nom de cet homme afin de compléter l'enquête dans l'intérêt de la bonne administration des affaires publiques du pays. . .

M. BENNETT : Si l'honorable ministre veut me montrer les déclarations qu'il a, je lui donnerai les noms des personnes qui, selon toutes probabilités, ajouteront beaucoup aux renseignements.

M. BRODEUR : Pourquoi ne pas me les donner ? Naturellement, je ne veux pas critiquer la conduite de mon honorable ami mais il veut que je produise une partie du dossier avant que l'enquête ne soit terminée. Je dis que je ne puis le faire avant que l'enquête soit terminée ce qui sera avant peu. Mon honorable ami voit que je n'ai pas perdu de temps en cette affaire. Le théâtre des travaux est assez éloigné. Je crois que l'affaire a été mentionnée le 31 mai.

M. BENNETT : Le 29 mai.

M. BRODEUR : Le 29 mai. Il verra que le 30 mai j'ai donné instruction de faire une enquête au sujet de cette affaire.

M. BENNETT : L'homme n'est arrivé là que huit jours après.

M. BRODEUR : Il peut avoir pris quatre, cinq ou huit jours pour y aller, mais mon honorable ami sait très bien que, dans un ministère, les employés ont toujours autre chose à faire. Nous avons constaté que le chef de cette division était alors absent, et il n'est pas très facile d'envoyer au dehors des hommes qui peuvent être appelés à nous donner des renseignements au sujet de l'administration générale de la division à laquelle ils appartiennent. Je suis à faire faire une enquête complète à ce sujet, et dès que l'enquête sera terminée, je serai heureux de produire tous les documents et rapports qui concernent cette affaire.

M. BRODEUR.

M. R. L. BORDEN : Je voudrais comprendre une chose qui ne me paraît pas très claire d'après l'explication du ministre. Le ministre explique que deux comptes ont été envoyés, et que le montant additionnel qui figure au deuxième compte a été ajouté à celui qui figure dans le premier. Est-ce cela que je dois comprendre ?

M. BRODEUR : C'est là l'explication qui m'a été donnée par le sous-ingénieur en chef.

M. R. L. BORDEN : Ces deux comptes s'appliquaient-ils au même travail ou étaient-ils pour divers travaux ; est-ce que tout cela se rapportait au phare ?

M. BRODEUR : Si je m'en souviens bien, mais je n'en suis pas bien sûr, le sous-ingénieur en chef, M. B. H. Fraser, m'a dit que dans l'un de ces comptes il y avait des travaux faits en dehors du phare.

Je crois qu'il s'agissait de la coupe de bois, et qu'il y avait aussi des travaux pour le phare proprement dit. Le premier mémoire a été envoyé et plus tard un autre mémoire a été envoyé relativement aux travaux faits par les diverses personnes au phare proprement dit et les paiements ont été faits en un seul chèque. Lorsque l'ingénieur en chef a vu cela, il a ajouté sur le dernier mémoire le montant qui était inclus dans le premier mémoire. C'est comme cela que c'est arrivé.

M. BENNETT : Le ministre a-t-il une déclaration du député de Parry-Sound affirmant qu'il n'était pas alors le propriétaire du bateau à vapeur ?

M. BRODEUR. Le député de Parry-Sound a déclaré qu'il n'avait pas reçu un sou et qu'il n'a rien eu à faire à ce sujet.

(La motion de M. Bennett, tendant à lever la séance, n'est pas adoptée.)

IMMIGRANTS DE L'ARMÉE DU SALUT.

M. SAM. HUGHES : Le "Citizen" de ce matin contient une information d'après laquelle le général Booth enverrait 10,000 immigrants dans l'Amérique du Sud, recrutés par le service d'émigration de l'Armée du salut. Je désire appeler là-dessus l'attention du ministre de l'Intérieur. Les immigrants amenés ici par l'Armée du salut ont formé jusqu'à présent une classe de colons très honorables, et je crois que le ministre devrait donner à ses employés en Angleterre l'ordre de s'informer si les chefs de l'Armée du salut ne pourraient pas diriger ces 10,000 colons vers le Nord-Ouest. Il n'est pas nécessaire de discuter pour convaincre cette Chambre que ces immigrants de l'Armée du salut formeraient une classe de colons beaucoup plus désirables qu'un grand nombre de ceux qui ont été amenés dans ce pays.

L'honorable M. FRANK OLIVER (ministre de l'Intérieur) : J'ai vu les représentants de l'Armée du salut ici ce matin et je leur ai parlé à ce sujet. Ces messieurs considèrent que les émigrants anglais en question ne seraient peut-être pas pour le Canada d'aussi bons colons que ceux que l'Armée a pu antérieurement y introduire et qu'elle espère amener ici à l'avenir. Ils ont cru qu'ils trouveraient dans l'Amérique du Sud un champ plus favorable pour cette classe de gens qu'au Canada. A en juger par ce qu'ils m'en ont dit et par ce que l'on m'en a dit d'autre part, je crois qu'ils ont raison.

ENQUETE INTERESSANT LE YUKON.

M. FOSTER : Le ministre de l'Intérieur a-t-il produit le rapport de la commission d'enquête sur le scandale du bois ou le déficit du bois au Yukon ou quelque chose de ce genre ?

M. OLIVER : Nous avons eu le rapport à Ottawa il y a quelque temps, mais il se peut qu'il ait été renvoyé au gouvernement du Yukon auquel il appartient régulièrement. Nous le cherchons, et s'il est à Ottawa nous le déposerons. S'il n'est pas ici, il sera impossible de l'avoir à temps pour le déposer avant la fin de la session.

COMITE DES COMPTES PUBLICS.

M. FOSTER : Il y a eu un malheureux malentendu au sujet de la convocation d'une réunion du comité des comptes publics. Nous n'avons pu avoir une réunion de ce comité vendredi dernier parce que le ministre de la Marine n'a pu amener ses témoins ici. J'ai demandé à M. Geoffrion, le président suppléant, s'il voulait avoir la bonté de convoquer une réunion pour mardi et il a été entendu entre lui, le député de Leeds (M. Taylor) et moi qu'il la convoquerait. Ce matin, je me suis rendu à la salle du comité et j'y ai constaté qu'il n'y avait pas eu de convocation. Je regrette que le président du comité ne soit pas ici, mais le ministre comprendra que la session est maintenant assez avancée pour que ce retard ait pour effet de différer d'autant la prorogation, car il nous est absolument impossible de clore la session avant que ces affaires soient tirées au clair.

M. BRODEUR : Je m'attendais à pouvoir terminer les dépositions vendredi dernier, mais malheureusement l'un des employés n'a pu comparaître. J'ai demandé à M. Geoffrion de remettre l'assemblée jusqu'à ce matin et j'étais prêt à venir ici lorsque j'ai appris qu'il n'y avait pas eu convocation. Il y a eu évidemment un malentendu, mais je suppose que nous pouvons convoquer une réunion aujourd'hui ou demain.

M. FOSTER : Aussitôt que possible.

DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS.

Mr. R. L. BORDEN : J'attire l'attention du ministre des Douanes, sur la motion qui figure au bulletin au nom de M. Reid (de Grenville), demandant certains renseignements relatifs au ministère des Douanes. Lors d'une discussion précédente à ce sujet, le ministre a dit qu'il croyait que ces renseignements pourraient être apportés et j'ai compris qu'il avait l'intention de les produire durant la présente session. On ne saurait arriver à l'avis de motion en suivant le cours ordinaire de la procédure, de sorte que je demanderai au ministre de déposer les renseignements avant la fin de la présente session.

L'honorable M. WILLIAM PATERSON (ministre des Douanes) : Je crains qu'ils ne puissent être déposés avant la fin de la présente session. Lorsque la question a été discutée, j'ai suggéré que si l'honorable député (M. J. D. Reid) pouvait me donner une idée des postes, ou du mois, ou quelque indice pouvant me donner une idée de ce qu'il veut, je ferais de mon mieux pour faire préparer la réponse. L'honorable député (M. J. D. Reid) ne m'a rien dit depuis, et j'ai supposé qu'il y avait peut-être renoncé pour le moment. Mes employés me disent qu'il faudra des mois pour réunir les renseignements, vu qu'il faudra consulter les entrées depuis trois mois, les rapports des remises étant tout entremêlés. Naturellement, je pourrai la faire préparer avant la prochaine session. Si l'honorable député (M. J. D. Reid) a quelque chose de particulier en vue, il pourrait peut-être me citer un poste particulier ou une date particulière, et s'il le peut, je serai heureux de produire les renseignements au cours de la présente session si cela est possible.

M. R. L. BORDEN : Je comprends les difficultés dont parle l'honorable ministre. Nous n'avons pas le moindre désir d'imposer aux fonctionnaires du département un travail inutile. Je verrai mon honorable ami (M. J. D. Reid) et lui demanderai s'il peut trouver un moyen de rendre l'ouvrage moins onéreux et dans l'affirmative, il sera peut-être possible de déposer le rapport avant la prorogation ou peu après.

M. PATERSON : Le département serait trop heureux de pouvoir déposer le rapport en question, car si nos règlements laissent à désirer, personne ne saurait être plus impatient que nous de le découvrir.

COMMISSION DE PILOTAGE DE SYDNEY-NORD.

M. BOYCE : M. le premier ministre pourrait-il donner à la Chambre les renseignements que j'ai demandés il y a deux semaines, et qu'on a promis, au sujet d'une

enquête concernant la commission de pilotage de Sydney-nord ?

M. BRODEUR : On m'a parlé de cela il y a quelques jours ; c'est une question dont le département ou le Gouvernement n'a pas beaucoup à s'occuper, si toutefois il a à s'en occuper. L'homme dont il s'agit a été nommé secrétaire de la commission des pilotes par les commissaires eux-mêmes. Leur nomination n'a pas dépendu de nous dans la moindre mesure. Il a été nommé ensuite par les pilotes eux-mêmes, secrétaire d'un fonds qui leur appartenait. La création de ce fonds n'était pas autorisée par les règlements de la commission des pilotes, et le Gouvernement y est resté absolument étranger. Je comprends que lorsqu'il était administrateur de ce fonds, il s'est perdu une certaine somme d'argent qui en faisait partie. Alors, le Gouvernement l'a destitué.

M. BOYCE : N'a-t-il pas été destitué à cause du détournement de fonds dont il s'était rendu coupable comme secrétaire de la commission ?

M. BRODEUR : Il n'a pas été destitué comme secrétaire de la commission des pilotes. Il a été nommé membre de cette commission par le Gouvernement, et lorsque le Gouvernement a appris qu'il s'était rendu coupable de détournement au sujet d'une affaire indépendante de notre autorité, il a pensé qu'il y avait lieu de le destituer comme membre de la commission des pilotes.

M. BOYCE : On n'a pas encore répondu à la question que j'ai déjà posée. Voici un homme que l'honorable ministre dit s'être avoué coupable d'avoir détourné plus de \$4,500 dont on lui avait confié le soin à titre d'agent. Peu importe qu'il fût ou ne fût pas à l'emploi de l'Etat. Le Gouvernement a été informé qu'il s'était rendu coupable de la faute en question, et il ne l'a pas poursuivi. Il ne suffisait pas de le destituer. Je demande ce qui a fait le Gouvernement dans le but de le poursuivre et d'assurer le remboursement des fonds dont il avait fait un mauvais emploi.

M. BRODEUR : Mon honorable ami n'a pas compris ce que j'ai tâché d'expliquer. Ce M. Maclean a été nommé membre de la commission des pilotes en qualité de secrétaire de cette commission. Pendant qu'il occupait cette charge, les pilotes eux-mêmes, ayant confiance en lui, lui confièrent un certain fonds de secours qui leur appartenait et qui était tout à fait indépendant de l'autorité de la commission, de celle du département et du Gouvernement. On nous a dit plus tard que cet homme s'était rendu coupable de détournement et nous l'avons destitué.

M. BOYCE : Mon honorable ami a-t-il fait faire sur la conduite de cet homme une en-

quête qui a eu pour résultat de lui faire avouer sa faute, et s'est-il fait des efforts, sous la direction du département et par l'entremise de l'agent du département, dans cette localité, en vue d'obtenir de lui quelque garantie ?

Mr. BRODEUR. Cela est parfaitement vrai. Le département a fait faire une enquête et a découvert que cet homme était coupable; de fait, il a avoué sa faute.

M. BOYCE. Pourquoi ne l'avez-vous pas poursuivi ?

M. BRODEUR : Parce que le fonds n'appartenait pas à l'Etat, mais aux pilotes.

M. BOYCE : Mon honorable ami a renvoyé l'affaire au département de la Justice.

M. BRODEUR : Oui, afin d'engager cet homme à rembourser l'argent aux pilotes. Nous avons demandé au département de la Justice de le requérir de ce faire, par l'entremise d'un avocat de la localité. Mon honorable ami demande pourquoi nous ne l'avons pas poursuivi ? Comme il est avocat lui-même, je lui demanderai s'il prétend que le Gouvernement avait droit de le poursuivre en recouvrement de ces fonds qui appartenait aux pilotes ?

M. R. L. BORDEN : Si l'honorable ministre pose la question de cette façon, je lui répondrai qu'il avait certainement droit de poursuivre le coupable. Mais il s'agit plutôt de savoir s'il devait le faire. Ce que je ne comprends pas, toutefois, c'est que le Gouvernement se soit intéressé à cette affaire en cherchant à obtenir un aveu de la part de cet homme et à lui faire rembourser l'argent aux pilotes, s'il n'avait absolument pas à s'occuper de l'administration de ce fonds, ni de la poursuite de cet homme.

M. BRODEUR : Le département a usé de complaisance dans le but d'engager le coupable à rembourser l'argent aux pilotes. Mon honorable ami prétend que nous aurions dû poursuivre ? Je suis obligé de différer d'opinion avec lui. Si l'argent confié à cet homme nous avait appartenu, le cas aurait été différent. Celui qui s'est rendu coupable de la faute en question n'était pas un de nos fonctionnaires, mais un administrateur de fonds appartenant à d'autres personnes.

M. BOYCE : Je ne crois pas me tromper en disant que lorsqu'il s'est agi de sa reddition de comptes, cet homme a admis avoir détourné de l'argent jusqu'à concurrence de \$4,700. Cet aveu se trouve dans une liasse de documents qui ont été déposés au département auquel préside mon honorable ami ; et c'est par rapport à ce détournement qu'un agent du département de la Justice a été employé à faire une enquête qui a eu pour résultat l'obtention d'un aveu de la faute ; puis l'agent est entré en négocia-

M. BOYCE.

tions avec le criminel. Pourquoi cela ? Quelle était la raison de cet mollesse ?

M. L'ORATEUR : L'honorable député s'éloigne du sujet.

M. BOYCE : Je prétends que l'honorable ministre n'a pas répondu à la question.

M. L'ORATEUR : Que la réponse soit satisfaisante ou non, il s'est efforcé de répondre à la question. Je crois que cette discussion est irrégulière.

M. BOYCE : Je demanderai à l'honorable ministre s'il va déposer sur le bureau de la Chambre la correspondance relative à cette affaire, avant que la session ne soit terminée.

M. BRODEUR : Les documents ont été déposés au Sénat ; je verrai à ce qu'ils soient déposés ici.

ADOPTION DU BILL MODIFIANT LA LOI RELATIVE AUX PRETEURS D'ARGENT.

La Chambre se forme en comité pour examiner le bill (n° 11) concernant les prêteurs d'argent.

Sur l'article 2 :

L'expression "prêteur d'argent", dans la présente loi, comprend toute personne qui exerce les opérations du prêt d'argent, ou qui annonce qu'elle exerce, ou se fait connaître ou se donne d'une façon quelconque comme exerçant ces opérations, et qui a pour pratique d'exiger un intérêt au-dessus de dix pour cent par année ; mais elle ne comprend pas les prêteurs sur gages autorisés en cette qualité.

M. FOSTER : Comment allez-vous définir ce qui constitue une pratique de prêter de l'argent ? Combien de fois faudra-t-il en avoir prêté pour qu'il y ait pratique ?

M. SPROULE : Cet article devra-t-il s'appliquer aux banques et maisons de banque non établies par une charte.

M. FIELDING : A toutes.

M. AYLESWORTH : Les tribunaux auront à décider ce qui constitue une pratique. Il ne suffira peut-être pas d'avoir prêté de l'argent une ou deux fois, il pourra suffire d'en avoir prêté trois fois, et il suffira d'en avoir prêté plus souvent.

M. BARR : La loi atteindra-t-elle celui qui aura prêté de l'argent à 120 pour 100 quand même il n'en aura pas fait une pratique ? Il me semble que cette loi devrait atteindre quiconque prête de l'argent à plus de 10 pour 100 d'intérêt par année.

M. AYLESWORTH : Tout chien a droit de mordre une fois ; c'est là un principe bien connu des avocats. Le propriétaire d'un chien n'est pas responsable des dommages causés par ce chien-là tant qu'il n'a pas lieu de savoir qu'il est vicieux, ce qu'il ne

peut savoir avant que le chien ait mordu au moins une fois. Partant de là, je suppose qu'un homme ne sera pas censé avoir contracté l'habitude de prêter de l'argent, tant qu'il n'en aura pas prêté plusieurs fois. Il y a lieu de se demander s'il serait à propos d'infliger à un homme la peine prévue dans ce bill, pour la seule opération de prêt qu'il aurait peut-être faite de sa vie.

M. SPROULE : Pourquoi ne pas décider que la première condamnation sera légère ?

M. AYLESWORTH : Nous pourrions peut-être le faire, mais en vertu de l'article 9 un prêteur d'argent est coupable d'une offense donnant lieu à la mise en accusation, et il est passible d'emprisonnement pour une durée ne dépassant pas un an, ou d'une amende de \$1,000 au maximum, s'il prête de l'argent à un taux d'intérêt plus élevé que celui qui est permis par ce bill.

Ledit bill est une réédition de celui qui fut adopté par le Sénat en 1900, après avoir été présenté et adopté par la Chambre haute où il avait été déposé et discuté en 1899. Je crois que le bill du Sénat n'a été envoyé à cette Chambre-ci ni en 1899 ni en 1900, mais cette mesure fut discutée à fond au Sénat même.

M. FOSTER : Le principe que tout chien a droit de mordre une fois ne serait peut-être pas jugé satisfaisant par une victime qui aurait été mordue à une partie vitale. Le premier cas à juger sera peut-être un cas d'usure des plus odieux, et cependant le coupable sera tout à fait indemne.

M. FIELDING : L'article a pour objet d'établir une distinction entre celui qui prête accidentellement. Nous n'avons pas cru devoir imposer au prêteur qui aura fait une opération de prêt exceptionnellement, la peine prévue dans ce bill. A tout événement, que l'objet du bill soit bien sauvegardé ou non, c'est cela.

M. BARR : S'il y a exception quant aux banques, comme cela devrait être, il faudrait une disposition-allouant une certaine somme, disons 50 cents ou un dollar, lorsque, à raison de 10 pour 100, l'intérêt ne s'élèverait pas à cette somme. Il arrive souvent qu'on ait besoin d'emprunter \$20 ou \$30 pour quelques jours seulement, et si l'intérêt est limité à 10 pour 100 par année, les opérations de prêt, dans ce cas, ne seront pas profitables.

M. FIELDING : Le seul amendement fait à ce bill par le comité des banques et du commerce se rapporte au point particulier que l'honorable député (M. Barr) a demandé à la Chambre d'étudier.

On a dit devant le comité que quelques succursales qui acceptent de faire des petites transactions, n'en veulent pas cependant qui rapportent moins de 50 cents de bénéfice. L'amendement dit que lorsque l'intérêt à 10 pour 100 ne dépasse pas 50 cents sur un

prêt, cette loi n'aura pas d'application. La question est maintenant de savoir si cette règle doit s'appliquer aux banques autorisées.

M. BARR : Pourquoi ces banques auraient-elles plus de privilèges que les banquiers particuliers? Ceux-ci font plus d'affaires de ce genre que les banques autorisées.

M. FIELDING : Dans beaucoup de négociations on fixe un minimum. Plusieurs restaurants ne serviraient point de repas pour un prix inférieur à un certain chiffre. Les compagnies de messagerie n'acceptent pas le transport de colis pour moins de 25 cents. . .

M. W. F. MACLEAN : Mais elles enverront un mandat d'argent pour deux cents.

M. FIELDING : Cela ne renverse pas ce que j'ai dit que dans plusieurs négociations on fixe un minimum.

M. BARR : Il serait très injuste d'appliquer cette exception aux banques autorisées et ne pas la faire en faveur des banquiers privés.

M. W. F. MACLEAN : On me dit qu'un moyen d'é luder la loi sera d'acheter le billet directement. Mais est-ce que l'achat d'un billet fait de cette manière tombera sous le coup de cette loi tout comme si le billet avait été escompté?

M. AYLESWORTH : Mon honorable ami (M. W. F. Maclean) verra dans le quatrième article de ce bill les opérations qui sont interdites. Si celle dont il parle est dans la même catégorie que celles énumérées dans cet article, elle tombera sous le coup de la loi.

M. LALOR : Lorsque nous nous bornons seulement à la question d'intérêts, il me semble que nous oublions le plus grand mal dont on se plaint de la manière dont les frais d'argent sont faits aujourd'hui. Ce n'est pas à l'intérêt que nous devons nous attaquer, mais à la retenue que l'on prélève. Je ne sais pas si ce bill prévoit ces cas. Peu importe à ces prêteurs d'argent que le taux de l'intérêt soit de 6 à 10 pour 100 ; le taux de l'intérêt ne les occupe pas ; c'est sur la retenue qu'ils font leur profit. J'ai eu connaissance de plusieurs cas de ce genre dans mon propre district. Lorsqu'un cultivateur veut emprunter \$400 ou \$500 on lui retient des fois \$100 sur la somme qu'on lui donne et, on lui fait payer l'intérêt en outre. Je crois que le bill devrait protéger l'emprunteur contre ce système de prime ou retenue, autant qu'au sujet de l'intérêt.

M. AYLESWORTH : Si l'honorable député (M. Lalor) veut bien lire l'article 4 il verra qu'il offre un remède au mal dont il parle. Je puis dire, mais ici je n'exprime que mon opinion personnelle—que je ne vois pas de différence entre vouloir limiter par une loi le taux de l'intérêt qu'un emprun-

Mr. FIELDING.

teur devra payer au prêteur, que de vouloir fixer le prix d'un boisseau de blé ou toute autre marchandise entre le vendeur et l'acheteur. Je n'ai aucun doute que malgré toutes les lois que nous ferions contre les abus, nous découvrirons dans la pratique que de rusés et adroits prêteurs chercheront des moyens d'é luder la loi, et ils n'y réussiraient probablement que trop bien. Cela n'empêche pas cependant que l'on ne doive pas faire quelques efforts pour enrayer le mal. Dans la rédaction de ce bill je dois dire que nous avons pris modèle dans une grande mesure sur la loi anglaise sur les prêteurs d'argent adoptée en 1900. Plusieurs fois même nous avons employé les termes mêmes du bill anglais. Par exemple la définition du mot "prêteurs d'argent" que apparaît dans l'article 2 est en grande partie, je pourrais même dire entièrement de l'article, semblable à la loi anglaise. En employant les mêmes termes que la loi anglaise nous trouvons un grand avantage, parce que nous bénéficierons de plusieurs années d'expérience dans l'interprétation du même bill. Nous avons aussi maintenant l'avantage d'avoir un livre excellent sur les prêts d'argent, écrit par un avocat de réputation et qui traite la question au point de vue anglais. Nous avons profité aussi des décisions des tribunaux et des opinions exprimées par des écrivains sur la valeur des termes qui dans un grand nombre d'articles de ce bill sont reproduits de la loi anglaise, et qui nous seront de grande utilité pour appliquer dans le Canada une loi de cette sorte.

M. BOURASSA : Le ministre de la Justice (M. Aylesworth) touche là au nœud de la question. Il me semble que, dans notre désir louable de guérir un mal dont un si grand nombre de personnes se plaignent, nous oublions un point très important car, quand bien même les prêteurs d'argent voudraient se faire payer des intérêts élevés ils ne le pourraient pas, si les gens qui ont besoin d'argent pouvaient en obtenir ailleurs. Le fait est que ceux qui vont s'adresser aux usuriers n'y vont que parce qu'ils ne peuvent pas obtenir d'argent ailleurs, et il est futile pour nous d'essayer à enrayer le fleau de l'usure par une loi, tant que nous ne fournirons par à la population les moyens d'avoir de l'argent à des conditions plus faciles. Si les gens ne peuvent pas avoir d'argent des banques, il faut qu'ils aillent ailleurs pour en avoir. Il faut qu'ils aillent trouver ceux qui consentent à leur en prêter. L'honorable député de Jacques-Cartier (M. Monk) a, d'après moi, présenté à cette Chambre une loi qui ferait disparaître l'usure beaucoup plus sûrement que toutes les lois que nous pourrions faire contre les prêteurs d'argent. Ainsi que le ministre de la Justice l'a fort bien dit, le prix de l'argent est fixé par les conditions du marché, tout comme le prix des autres marchandises, et il est inutile d'essayer à faire

abaisser le prix de l'argent tant que les gens qui en auront besoin,—pas un besoin comme celui des marchands qui s'adressent à une banque pour en avoir—n'ont pas d'autres moyens d'en obtenir. Dans tous les pays du monde et de tout temps on a essayé de faire des lois contre l'usure. L'Église même a essayé de faire des lois contre l'usure. A une époque où ses décrets avaient beaucoup plus de force sur les populations qu'ils n'en ont de nos jours, l'Église a même eu recours à l'excommunication comme moyen d'enrayer le mal, mais elle n'a pas réussi. Les économistes et les philanthropes des temps modernes ont trouvé d'autres moyens que les lois pour faire disparaître le fléau. En Allemagne, en Belgique, et plus spécialement en Italie, où cette plaie a fait de grands ravages dans les classes ouvrières, on l'a presque guérie par les moyens mêmes que l'honorable député de Jacques-Cartier propose. J'espère que le Gouvernement, l'année prochaine,—je suppose qu'il est trop tard pour tenter la chose cette année—trouvera moyen de faire voter une loi comme celle dont a parlé l'honorable député de Jacques-Cartier, et si le Gouvernement fait cela, il aura adopté un moyen bien plus efficace que celui que présente le projet en discussion.

M. MONK : Je suis heureux que l'honorable député de Labelle (M. Bourassa) ait touché à cette question, car je crois qu'elle est de la plus grande importance. L'expérience a démontré que les lois contre l'usure ont toujours été sans effet. Le bill que j'ai déposé il y a quelque temps devant cette Chambre demandait la création de sociétés de crédit paroissiales. J'ai dit alors à la Chambre, et j'ai donné des preuves à l'appui, que partout où l'on avait établi de ces sortes de banques, l'usure, que jusque-là aucune loi n'avait pu enrayer, avait graduellement disparu. En Italie, où l'usure était un fléau national, il est aujourd'hui en train de disparaître. Et cela a été dû à l'établissements de ces institutions qui fournissent un moyen facile à la population, à ceux qui sont dans des circonstances difficiles, d'obtenir, à des taux raisonnables, de petites sommes d'argent.

La même chose est arrivée en Allemagne, et même en France, où le système de ces caisses rurales a obtenu les meilleurs résultats. En Angleterre, comme je l'ai déjà dit, M. Pratt, qui a écrit récemment un livre très documenté sur ce sujet, a déclaré que partout où ces banques de village ont été créées, et cela sur un pied moins dispendieux que sur le continent, l'usure a disparu presque immédiatement. Dans ces circonstances, et avec l'expérience des siècles que nous montre qu'il est impossible d'arrêter l'usure par des lois, je suis heureux que mon honorable ami de Labelle ait dirigé l'attention du Gouvernement, je ne dirai pas sur le projet de loi que j'ai déjà déposé, mais vers quelque mesure du même

genre, et qui aura, je n'en ai aucun doute, de bons effets partout où l'usure existe dans nos provinces, et surtout dans les villes, et dans une certaine mesure, dans les campagnes.

Je n'ai aucun doute qu'avec des banques de ce genre les abus que nous essayons d'abolir disparaîtront entièrement. J'ai parlé d'une banque établie à Lévis précisément sur le principe exposé dans le projet de loi, qui a été signalée à l'attention du Gouvernement. Bien que cette institution n'existe que depuis quelques années, l'usure a presque disparu entièrement. Les personnes qui ont besoin de petites sommes, souvent des personnes honnêtes qui ne pourraient se les procurer aucune part au Canada, ont pu cependant à l'aide de ces banques obtenir de l'aide à des conditions raisonnables, et partout les résultats même à Lévis en quelques années seulement, ont été des plus encourageants. J'espère que le Gouvernement étudiera sérieusement cette question.

Sir WILFRID LAURIER : Le ministre des Finances, dans une circonstance passée, a dit à propos du bill proposé par l'honorable député de Jacques-Cartier (M. Monk) qu'il contenait beaucoup de bon. Il n'y a aucun doute que des banques semblables ou à peu près de même genre seraient très avantageuses. Et il est à espérer que dans un avenir prochain quelque chose se fasse en ce sens. Cependant, une loi comme celle proposée par l'honorable député de Jacques-Cartier ne ferait pas disparaître la nécessité d'un bill comme celui-ci. L'usure a probablement toujours existé depuis que l'homme vit à l'état civilisé et aucune nation n'a jamais pu s'en défaire complètement. Ce bill que nous proposons va permettre aux tribunaux de venir au secours de l'emprunteur imprudent qui s'est mis dans les serres des usuriers et des prêteurs d'argent. Mon honorable ami sait que dans Montréal des juges ont été obligés de sanctionner des contrats exorbitants au sujet de taux d'intérêt. Je sais un ou deux cas où le juge a eu à rendre jugement sur un billet qui portait un intérêt de 100 à 125 pour 100. En donnant son jugement le juge a fait remarquer qu'il le rendait avec répugnance mais que la loi l'obligeait. Ce bill aura l'effet de donner le pouvoir à la cour dans ces circonstances de venir au secours de cet homme qui pour une raison ou pour une autre s'est mis entre les mains d'un prêteur d'argent ou d'un usurier.

M. MONK : Ce bill sera d'une grande valeur à ce point de vue. Je ne crois pas que l'usure se pratique plus à Montréal que dans d'autres villes au Canada, et je ne suis pas prêt à dire que l'usure ne se pratique pas dans les campagnes. Celles-ci du moins seraient épargnées si elles avaient des institutions du genre de celles dont j'ai parlé. Le bill actuel pourra peut-être avoir de bons

effets mais il ne supprime pas la cause du mal, et l'expérience a démontré qu'il en est toujours ainsi. Je voudrais ajouter ceci—parce qu'il n'y a aucun doute qu'à la prochaine session le Gouvernement présentera une loi de ce genre—que les banques établies croient que des caisses coopératives ou banques de villages et de paroisses leur enlèveront des affaires. C'est une opinion très regrettable et je suis obligé de la combattre. Ces institutions dont je parle porteraient secours à des gens auxquels les banques autorisées ne veulent pas en accorder. Ceux qui ont écrit sur ce sujet sont affirmatifs à cet égard : et l'expérience a démontré que bien loin de nuire aux affaires des grandes banques ces institutions vont au contraire leur venir en aide, car ces caisses rurales feront des transactions que les grandes banques ne voudraient jamais exécuter.

M. FIELDING : Quand bien même ces institutions dont parle mon honorable ami devraient épiétrer sur le terrain des banques autorisées, je ne crois pas que cela serait une raison à apporter contre elles. Nous devons seulement bien entourer ces banques rurales de toutes les sauvegardes nécessaires. Le nom seul de banque en impose à la population, qui a été habituée à y avoir confiance. Il faut donc prendre bien soin que les institutions que nous appellerons banques soient entourées de toutes les sauvegardes, surveillances et précautions, qui, je suis heureux de le dire, font l'excellence de notre système de banques. Que ces institutions fassent des affaires que les autres banques pourraient faire, cela ne doit pas être une cause d'hésitation, parce que les banques n'ont pas de monopole des transactions financières.

M. W. F. MACLEAN : Ce que vient de dire le ministre des Finances est vrai jusqu'à un certain point. Jusqu'à tout récemment les banques du Canada étaient portées à limiter le nombre de leurs clients. Je suis heureux de dire qu'un changement s'est produit et que les banques cherchent maintenant à encourager les petits dépôts. Je crois que presque tout le monde trouverait un bénéfice à avoir un compte à la banque, et que personne n'en bénéficierait plus que les cultivateurs par le fait que toutes les grandes banques ont des succursales dans presque toutes les parties du pays. Mais quoique nous ayons donné aux banques le pouvoir de faire des opérations de banque et de prêter de l'argent nous ne pourrions pas certainement les obliger à en prêter et elles ont le droit de refuser quand on leur demande un prêt. On est obligé alors de s'adresser ailleurs, et je suis convaincu que des banques coopératives dans les campagnes et même dans les villes seraient de très grande utilité. Nous devrions encourager les prêts d'argent aux personnes de peu de ressources. Mais au sujet de ce bill par lequel on veut empêcher que l'intérêt soit trop

M. MONK.

élevé je donnerai lecture d'une lettre que j'ai reçue d'un homme engagé dans ce commerce. Cette lettre dit :

Toronto, 28 juin 1906.

Je vois dans un des journaux du soir que l'intention du comité relatif au bill de l'usure est que l'intérêt ne dépassé 12 p. 10 par année. Si c'est le cas vous allez mettre les capitalistes prêteurs dans une position plus difficile que les banques ; car lorsqu'une banque ouvre un compte avec un marchand ou une autre personne elle reçoit leurs dépôts tous les jours et bien qu'elle leur fasse payer un intérêt de 6 ou 7 par cent elle a son profit sur leurs échanges et elle est en outre autorisée par la loi à faire circuler deux dollars pour chaque dollar qu'elle possède, ce qui lui est d'un grand profit, tandis que les capitalistes n'ont que leur argent pour leur rapporter profit. Cependant si cela ne vous dérange pas trop, je vous serai reconnaissant si vous m'envoyez une copie du bill afin que je puisse me renseigner exactement. Naturellement je ne fais pas le commerce de prêter mon argent pour un an ; j'achète les billets qui me sont offerts, dont l'échéance peut être à 2 ou 3 mois, mais généralement pas plus d'un mois. Par exemple, un marchand l'autre jour avait besoin de \$200 ; il est venu me trouver et m'a offert \$10 pour escompter un billet de \$200. J'ai acheté le billet et je lui ai donné en retour \$190, et à la fin du mois, il est venu me rembourser et en même temps me remercier du service que je lui avais rendu. Vous voyez d'après cela que si l'on ajoute les 3 jours de grâce à ce billet d'un mois, l'intérêt que cet homme a payé serait d'environ 55 p. 100 par année. Mais il est absurde de calculer de cette manière parce que le marchand n'avait besoin de cet argent que pour un mois et l'a remboursé à l'échéance et je crois que si l'on considère le risque de ces sortes d'avances et que ce client ne reviendra jamais probablement emprunter de vous, \$10 est une petite somme et aucun marchand ne vendrait les marchandises à un profit si petit. Pourquoi la loi empêcherait-elle deux hommes intelligents de faire une transaction commerciale, et je crois que l'argent est tout autant un article de commerce qu'une autre marchandise et si le Parlement vote cette loi il mettra simplement des entraves à l'entreprise commerciale car vous devez toujours vous rappeler qu'il faut deux personnes pour faire un marché.

La question se pose donc comme suit : Il y a des gens qui ont besoin d'argent ? Ils ne peuvent pas l'avoir des banques. Il leur en faut absolument. Cela veut dire que l'on cherchera à éluder la loi pour avoir de l'argent quand on en aura besoin. Je n'ai pas grand espoir que ce bill atteigne ce genre de transactions, mais j'ai plus d'espoir que si l'on établit ici des institutions de même genre que celles qu'on a établies dans d'autres parties du monde elles viendront en aide à la population, et par conséquent je crois que la Chambre devrait plutôt voter un bill du genre de celui que l'honorable député de Jacques-Cartier (M. Monk) a déposé l'autre jour.

M. BARR : Je crois que la lettre dont mon honorable ami de York-sud (M. Mac-

lean) a donné lecture, montre la grande nécessité de ce bill. Il existe aujourd'hui un état de choses des moins satisfaisants. Les enquêtes qui ont eu lieu devant les tribunaux de Toronto, et je n'ai aucun doute que l'état de choses que l'on a découvert à Toronto existe dans tout le Canada, il a été prouvé qu'il y avait à Toronto un grand nombre de personnes qui prêtaient de l'argent à 10 pour 100 par mois ou 120 pour 100 par année à part les frais énormes pour l'examen des garanties.

Il a été prouvé que plusieurs personnes empruntaient de l'argent dont elles auraient pu se passer. Dans plusieurs cas des femmes, hors la connaissance de leurs maris, ont obtenu de l'argent de cette manière, et ont perdu tout leur avoir et même leur ménage. Il a été prouvé qu'un grand nombre de personnes empruntent de l'argent sans savoir le taux d'intérêt qu'ils payent. Je dis donc que ces enquêtes dans la ville de Toronto prouvent la nécessité du bill parce que je crois que lorsqu'un homme paye 5 à 10 pour 100 d'intérêt par mois il est temps que nous fassions une loi pour mettre fin à pareil abus.

M. TAYLOR : J'ai cru comprendre que l'honorable ministre de la Justice (M. Aylesworth) dans sa réponse à mon honorable ami d'York-sud (M. Maclean) a dit qu'il serait illégal pour une personne de vendre des billets sur lesquels l'intérêt est plus élevé que 12 pour 100. Si tel est le cas, je crois que ce bill est très dangereux, parce que tous ceux qui sont dans le commerce savent qu'il y a un grand nombre de marchands qui arrêtent leurs comptes une fois l'an seulement et acceptent des billets en règlement. Quelquefois on est obligé de prendre ces billets pour ce qu'ils peuvent rapporter. J'ai moi-même, il y a un an ou deux, eu à liquider une succession dans laquelle il y avait un grand nombre de billets. Je ne pouvais pas en obtenir le paiement. Je les ai vendus à l'enchère publique. Quelques-uns ont rapporté 25 à 50 pour cent. Alors d'après l'honorable ministre, ceux qui ont acheté ces billets auraient commis une infraction à la loi si l'intérêt était de plus de 12 pour 100. Un grand nombre de marchands font leurs affaires de cette manière-là aujourd'hui. Ils ont en portefeuille un grand nombre de billets, et ils veulent les vendre afin de toucher de l'argent. J'ai toujours compris qu'un billet était un effet négociable et que vous aviez le droit de le vendre pour ce qu'il pouvait rapporter. Si une personne achète de bonne foi un billet dont la valeur souscrite est de \$100, mais qui ne porte aucune garantie, et qu'elle veuille courir les risques d'être remboursée, elle l'achèterait probablement pour \$25 à \$50 ; mais si l'intérêt dépassait 12 pour 100, ce bill empêcherait cette personne de faire cet achat. Beaucoup de marchands font aujourd'hui leurs

affaires de cette manière. Lorsqu'ils ne peuvent escompter ces billets à la banque, ils les vendent pour ce qu'ils peuvent rapporter. Je ne crois pas que celui qui les achète devra être puni, comme l'honorable ministre de la Justice l'a dit, s'il achète un billet portant plus de 12 pour 100 d'intérêt.

M. R. L. BORDEN : Je voudrais faire une observation au sujet de l'article 2, qui est reproduit, je crois, de la loi anglaise. La loi anglaise définit l'expression "prêteur d'argent" de la même manière qu'elle est définie dans l'article 2 jusqu'au mot "affaire". Puis elle crée un certain nombre de dérogations, ainsi que mon honorable ami le ministre de la Justice à sans doute remarqué. Ces exceptions sont censées être comprises dans les mots qui suivent le mot "affaire".

Et qui fait une pratique de prêter de l'argent à un taux plus élevé que 10 p. 100 par année, mais les prêteurs sur gages ne sont pas compris dans cet article.

Je voudrais demander si ces expressions que l'on emploie et que l'on ne trouve pas dans la loi anglaise ont été bien pesées?

M. AYLESWORTH : L'expression contenue dans le bill dont j'ai parlé et qui a été adopté par le Sénat en 1900, dont les termes sont les mêmes que ceux dont on se sert dans cet article, ajoutait après les mots "faisant ce commerce" la définition :

Et qui fait une pratique de prêter de l'argent à un taux plus élevé que 10 pour 100 par année.

Mais d'après la loi anglaise les prêteurs d'argent peuvent obtenir une autorisation et ils sont obligés de faire une déclaration sous peine d'amende ; il y a des règlements à cet effet, c'est probablement ce qui explique pourquoi la loi ne va pas jusqu'à parler des personnes qui font une pratique de prêter de l'argent à un taux élevé.

M. R. L. BORDEN : Je suis porté à croire que la pratique dont parle mon honorable ami de Leeds (M. Taylor) ne tombera pas sous le coup de cette loi ; c'est-à-dire la vente des billets dans les conditions qu'il mentionne. Naturellement, il y aurait là une porte ouverte pour éluder la loi. Mais je suppose que ce serait une question de faits dans chaque cas, et qu'il faudrait établir si c'était un prêt ou une vente dans le cours ordinaire des affaires. C'est la meilleure précaution que nous pourrions prendre, je suppose.

M. AYLESWORTH : Mon honorable ami le chef de l'opposition a correctement interprété, tandis que mon honorable ami de Leeds (M. Taylor) n'a pas compris la réponse que j'ai faite à mon honorable ami d'York (M. Maclean). J'ai voulu dire, et j'ai pensé que l'on m'avait compris ainsi, que si une pareille transaction était en essence un prêt ou un escompte, elle tomberait

sous le coup de cette loi, tandis que si elle était en réalité non pas un prêt mais une vente, alors elle ne tomberait pas sous le coup de cette loi.

M. CLEMENTS : Monsieur le président, j'ai reçu un grand nombre de lettres au sujet de ce bill, et dans la partie du pays que j'habite on y est fortement opposé. Je représente un district agricole qui comprend Kent et les campagnes voisines, où il y a un grand nombre de cultivateurs et d'ouvriers qui sont assez à l'aise, mais qui ont placé leur argent, et qui quelquefois ont besoin d'emprunter \$50 ou \$100 pour rentrer leur récolte ou faire face à quelques obligations temporaires. Il leur serait impossible de se procurer de l'argent s'il ne pouvaient l'emprunter des prêteurs ordinaires. Les prêteurs d'argent dans mon district ne sont pas des requins voraces. Ce sont généralement les prêteurs d'argent sur hypothèque mobilière qui sont voraces. Je vais donner lecture d'une lettre d'un de mes correspondants qui expose les faits tels que je les comprends moi-même :

Je suis heureux de voir que le Gouvernement propose une loi sur cette question, et dans cette partie ouest de la province, une loi de ce genre est très nécessaire contre les prêteurs sur hypothèque mobilière car nous avons ici deux avocats, je suis peiné de le dire, et un autre prêteur d'argent, qui prêtent aussi sur hypothèque mobilière à des taux d'intérêt exorbitants ; ce n'est pas tant encore dans le chiffre de l'intérêt qu'est le mal que dans le coût inique de la préparation de l'acte. J'espère que ce bill ne s'appliquera pas aux banques privées ou au prêteurs d'argent ordinaires, qui escomptent les effets à payer ou à recevoir et les lettres de change. Il n'y a pas de plaintes contre eux, et si on les empêchait de faire leur commerce on ne ferait qu'obliger les gens à aller s'adresser aux requins qui prêtent sur hypothèque mobilière et on leur permettrait de faire une abondante récolte, tandis que l'on ferait grand dommage aux cultivateurs, aux marchands et aux ouvriers qui peuvent aujourd'hui emprunter de petites sommes sur billets, mais qui ne peuvent obtenir de l'argent des banques autorisées. Ce serait causer du tort à ces personnes qui seraient alors obligées de payer \$3 pour la rédaction de l'acte et 50 cents pour l'enregistrement et 12 p. 100 pour l'argent ensuite. Outre cela une transaction de ce genre est consignée dans le bulletin de Dunn et Bradstreet qui va par tout le pays ce qui ruinerait le crédit des emprunteurs, car lorsqu'ils iront chez l'épicier, le marchand de nouveautés ou le commerçant de grain ou d'instruments aratoires, ceux-ci leur diront : "Mais vous avez donné une hypothèque sur vos meubles ; je ne puis vous faire crédit". L'individu ne pourrait alors avoir les articles dont il a besoin. Voilà où le requin qui prête sur hypothèque mobilière fait son argent, car l'emprunteur aurait pu obtenir d'une banque particulière ou d'un prêteur pour 50 cents ou un dollar au plus la même somme pour laquelle il paie \$3.60 de frais.

Mon correspondant dit que nous pourrions insérer aussi dans ce bill un article ainsi conçu :

M. AYLESWORTH.

Cette loi ne s'appliquera pas aux effets à payer ni aux lettres de change lorsqu'il n'y a pas de sûreté collatérale.

Je crois que si ce bill est adopté ce seront les emprunteurs agricoles qui souffriront le plus. Le bill contient beaucoup de bon, mais il y a beaucoup de choses à dire.

Nonobstant les dispositions du chapitre 127 des statuts révisés du Canada, aucun prêteur d'argent ne pourra stipuler, allouer ou exiger, dans le cas d'effets de commerce, contrats ou conventions dont le principal sera de moins de cinq cents piastres, un taux d'intérêt ou d'escompte de plus de douze pour cent par année, et ce taux d'intérêt sera réduit à six pour cent par année à partir de la date du jugement dans toute instance, action ou autre en recouvrement de la somme due.

M. W. F. MACLEAN : Cela veut-il dire que l'intérêt peut dépasser 12 pour 100 si la somme empruntée dépasse \$500 ?

M. AYLESWORTH : Le bill ne s'applique pas aux opérations qui dépassent \$500. Le but du bill est de protéger le petit emprunteur sur lequel peut s'exercer la rapacité du prêteur d'argent et nous avons fixé la limite à \$500, mais rien n'empêche d'en fixer une autre, si le comité le désire.

M. STOCKTON : Pourquoi dans cet article mettez-vous le taux à 6 pour 100 tandis que le taux actuel est de 5 pour 100 ?

M. AYLESWORTH : Je ne sais pas, mais je suppose que c'est parce que ce taux est la moitié de 12 pour 100, qui est le maximum.

M. STOCKTON : Nous ne pouvons exiger aujourd'hui en vertu d'un jugement plus de 5 pour 100.

M. AYLESWORTH : Je sais cela, mais ce bill ne donnera pas nécessairement le droit à celui en faveur de qui le jugement est rendu d'avoir 6 pour 100. C'est simplement une réduction d'au moins 6 pour 100 que nous faisons sur le taux régulier de 12 pour 100, lorsqu'un jugement est obtenu.

M. STOCKTON : Si un homme prête de l'argent au taux légal d'intérêt il ne peut obtenir que 5 pour 100 après jugement, tandis que s'il prête de l'argent à un taux exorbitant il obtiendra plus que 5 pour 100, et il trouvera alors profit à enfreindre la loi.

M. AYLESWORTH : Ce ne serait pas enfreindre cet acte que de prêter de l'argent à 12 pour 100. L'article dit simplement que le prêteur aura la moitié de l'intérêt stipulé dans le contrat à partir de la date du jugement.

M. BENNETT : Ne serait-il pas possible, aux termes de cet article, de prêter une somme de plus de \$500 à un taux supérieur à 12 pour 100 ; et ensuite de remettre disons \$200 en exécution de l'hypothèque mobilière (chattel mortgage) de manière à ce que le résidu de la somme, étant de moins de \$500,

puisse rapporter un intérêt de plus de 12 pour 100 ? •

M. AYLESWORTH : L'honorable député paraît avoir trouvé dans sa tête d'avocat un moyen de tourner ce statut. Je lui répondrai qu'aux termes de l'article 4, s'il se produisait quelque contestation à cet égard, et si l'emprunteur portait l'affaire en cour, le tribunal pourra rouvrir les opérations.

M. BERGERON : Je ferai observer à l'honorable ministre de la Justice que, dans la province de Québec, nous n'avons pas le nantissement des effets mobiliers.

M. AYLESWORTH : Il n'est fait aucune mention du nantissement des effets mobiliers.

M. STOCKTON : Ne pourriez-vous pas simplement rayer les quatre dernières lignes de l'article 3, afin que tous fussent sur un pied d'égalité en ce qui regarde l'intérêt sur la dette après jugement ?

M. AYLESWORTH : Mais alors le créancier porteur d'un jugement pourrait continuer à réclamer le taux d'intérêt stipulé dans son contrat.

M. STOCKTON : Il ne pourrait pas le faire une fois le jugement rendu, car le contrat se trouverait alors confondu avec le jugement.

M. AYLESWORTH : C'est là un raisonnement d'avocat. L'honorable député jugera peut-être utile de remplacer le taux de 6 pour 100 par celui de 5 pour 100 ? Pour ma part je ne m'y opposerais pas.

M. STOCKTON : Ce serait suffisant.

M. SPROULE : Dois-je comprendre que cet article ne s'applique pas aux sommes obtenues sur hypothèque mobilière ?

M. AYLESWORTH : Je ne voudrais pas qu'on m'attribuât cette opinion. J'ai simplement répondu à l'honorable député (M. Bergeron) qu'il n'était pas particulièrement question d'hypothèque mobilière dans le présent bill, et qu'une convention de cette nature resterait soumise au même régime que toute autre.

M. BOYCE : Dans le cas d'une hypothèque mobilière relativement à laquelle il n'a pas été rendu de jugement, à partir de quelle date le taux d'intérêt serait-il réduit ?

M. AYLESWORTH : L'article ne s'applique pas, à moins qu'il n'y ait eu un jugement de rendu.

M. BOYCE : Il n'intervient pas de jugement dans une procédure relative à une hypothèque mobilière, et après l'échéance cette hypothèque mobilière continuerait à porter intérêt au taux de 12 pour 100 et à partir de quelle date le taux de l'intérêt serait-il réduit à 5 pour 100 ?

M. AYLESWORTH : Cette disposition ne s'applique pas à une hypothèque mobilière, lorsqu'il n'intervient pas de jugement à ce sujet ; mais l'article 4, qui est probablement l'article par excellence du bill, a son application dans le cas d'une hypothèque mobilière.

M. R. L. BORDEN : Il est possible que cette disposition soit insérée en vue d'une stipulation que l'on fait parfois, aux termes de laquelle une fois l'échéance arrivée, ou même le jugement rendu, l'intérêt continue à courir au même taux. La disposition de l'article 3 règle ce cas en ce qui regarde l'intérêt une fois le jugement rendu.

(Il est fait rapport du bill qui est lu une 3e fois et adopté.)

La séance suspendue à une heure est reprise à trois heures.

ADOPTION DES MODIFICATIONS FAITES PAR LE SENAT AU BILL SUR LES PENITENCIERS.

L'honorable M. AYLESWORTH (ministre de la Justice) propose que l'amendement fait par le Sénat au projet de loi (n° 176) relatif aux pénitenciers soit lu pour la 2e fois et adopté.

Monsieur l'Orateur, aux termes de l'article 34, le ministre, au lieu de nommer un aumônier protestant pour un pénitencier quelconque, peut ordonner que les ministres des diverses sectes protestantes seront à même de remplir la fonction à tour de rôle, et dans ce cas le traitement sera divisé entre eux. Le Sénat a rayé cette disposition, et après réflexion, je ne vois pas de raison pour qu'elle soit maintenue.

C'est avec beaucoup d'hésitation que cet article fut adopté par le comité de la Chambre des communes. Quant à l'autre modification, elle se trouve dans l'article 6, et se borne à rendre plus précise la délimitation de cette partie des territoires située à l'est des provinces d'Alberta et de Saskatchewan, et déclare plus nettement que le pénitencier du Manitoba desservira toute cette partie des territoires située à l'est de ces provinces.

(La motion est adoptée.)

QUESTION DE PRIVILEGE.

ASSEMBLEE PUBLIQUE A MONTREAL AU SUJET DU BILL DU DIMANCHE.

M. C. PICHE (Sainte-Marie) : Monsieur l'Orateur, il y avait, vendredi dernier, à Montréal, une assemblée populaire convoquée au son de tous les tambours de la métropole, et à laquelle l'honorable député de Labelle (M. Henri Bourassa) est allé faire certaines déclarations ayant plus d'importance les unes que les autres. Dans le compte rendu de son discours, que je trouve très détaillé

dans le journal la "Patrie", je lis ce qui suit :

Lorsque j'ai quitté Ottawa, hier, il avait été convenu entre les députés de Montréal et moi qu'aucune concession ne serait faite aux partisans du bill, à moins que mon amendement ne soit adopté en même temps que celui de M. Piché.

Et plus loin :

Encore une fois, M. Rivet et ses amis ont brisé l'entente qui a eu lieu avec moi avant mon départ d'Ottawa. Je répète que j'ai été trahi.

Cette déclaration ou cette assertion a été publiée dans la "Patrie" samedi. Depuis lors les journaux du dimanche ont paru, et entre autres la "Nationaliste", qui n'est pas étranger à la manière de voir de l'honorable député de Labelle. Les journaux du matin ont aussi été publiés : le "Canada" et la "Montreal Gazette". Il en est de même de la "Presse", qui a paru hier. Ce matin encore ces journaux ont été publiés et nous sont arrivés. Nulle part, dans ces journaux, je trouve que l'honorable député de Labelle ait contredit cette assertion. Il me semble que l'occasion est bonne pour l'honorable député de Labelle de contredire l'assertion qu'il a faite l'autre soir, avant que j'aie plus loin dans les remarques que j'entends faire. S'il ne le fait pas, je prends pour acquis qu'il la maintient, et je continue les observations que j'ai à adresser à la Chambre.

L'accusation que l'on porte contre moi est à raison d'une mesure actuellement soumise à la considération de la Chambre. L'accusation en elle-même est d'une gravité considérable ; peut-être pas de cette gravité que des hommes honorables ont coutume de considérer comme de premier ordre ; mais cependant elle a sa gravité quand même. Car de quoi suis-je accusé ? Je suis accusé d'avoir trahi. Qu'ai-je trahi ? Ai-je trahi mes électeurs, en négligeant leurs intérêts pour m'occuper uniquement d'édifier une popularité aussi malsaine que néfaste ? Ai-je trahi mon parti en disant qu'il ne vaut pas mieux que le parti adverse et que les deux ne valent rien ? Ai-je trahi mon chef, en l'insultant sans cesse et le vilipendant dans toutes les occasions ? Ai-je trahi ma race, en désertant le poste de combat qu'elle m'avait assigné pour aller sur les tréteaux voler des applaudissements faciles ; l'ai-je trahi en la faisant passer, soit par mes paroles, soit par mes gestes, pour une race d'énergumènes et d'écervelés ? Ai-je trahi ma foi et mon Dieu en les reniant tous deux pour épargner le paiement de l'impôt sacré ? Aucunement, monsieur l'Orateur, oh non, telle n'est pas l'accusation portée contre moi, car, pour le grand homme, ces choses sacrées, qui tiennent à la conscience de tout homme honorable, ne sont que pure bagatelle. Je suis coupable d'un crime beaucoup plus grand, beaucoup plus infamant ! Celui que j'ai trahi, c'est LUI, LUI, LUI. Et en l'écrivant, n'oubliez pas les majuscules, vous

M. PICHE.

faudrait-il aller les chercher dans les ateliers du "Nationaliste"—ne négligez pas ce détail, car c'est important.

En trahissant l'honorable député de Labelle, concevez-vous bien vous-mêmes ce que j'ai trahi ? J'ai trahi le Messie, le Sauveur ! Il n'y a pas d'illusion à se faire sur ce point, car c'est le sauveur incontestablement. Il n'y a qu'à repasser sa carrière, dans ces dernières années, pour s'en convaincre. Il a une mission, cela est certain. Qu'il n'y ait pas d'erreur là-dessus. D'ailleurs tout l'indique chez lui : voyez cette fière allure, cette moustache provoquante et batailleuse, empruntée à Don Quichotte lui-même. Voyez dans son regard cette vision perdue qui ne constate rien des vérités actuelles, rien des faits du moment ; mais qui se perd dans les peuples. Il est évident qu'il a sa mission. Cette mission lui a été confiée dès son âge le plus tendre et combien de fois dans ses rêveries d'enfance n'a-t-il pas entendu, à travers les armures ancestrales des voix lui dire dans le manoir de ses pères : Sauve ! Sauve !

Si l'on veut s'arrêter aux derniers événements de sa carrière, il devient évident qu'il est un sauveur. Il y a une couple d'années, n'a-t-il pas sauvé le pays de l'hydre impérialiste ? N'a-t-il pas sauvé la république boer de l'oligarchie anglaise ? Mais, ce n'est pas tout, il a aussi sauvé avec un succès aussi éclatant, la langue française dans les territoires du Nord-Ouest. Il est vrai que dans cette dernière occasion, il n'a pas eu le mérite exclusif puisqu'il était aidé du fidèle Sancho de Montmagny. Tout de même, la langue française a été sauvée.

Il a été aussi sur le point, grâce à son désintéressement et à son travail, de sauver la province de Québec, qui n'en avait guère besoin, lorsqu'il a été question de remplacer le cabinet Parent.

Et voici qu'il est arrêté dans sa mission aujourd'hui. De grâce, monsieur le président, donnez-lui quelque chose à sauver, car il mettra sûrement le feu au parlement, ne serait-ce que pour sauver le rond-de-cuir sur lequel, grâce à la coupable complaisance des électeurs de Labelle, il vient ici prélasser son incomparable fessier. Ne tardez pas, monsieur le président, ne decevez point cette légitime attente, car il mettrait le feu aux quatre coins du pays, et s'il ne pouvait rien sauver, il sauverait bien, du moins, son importante individualité jusqu'aux Etats-Unis pour la ramener lorsqu'on aura commencé à réparer les désastres, tenter de paralyser ceux qui s'y dévoueront. C'est inévitable ! C'est fatal !

Mais quelle est donc cette trahison dont je me suis rendu coupable ? Elle est étalée en termes formels dans le discours de l'honorable député. Il y aurait eu un pacte solennel et sacré, intervenu entre les honorables députés d'Hochelaga, de Saint-Jacques, de Labelle et de moi-même. Ce pacte consistait à ne permettre l'adoption d'aucun amendement avant que l'amendement qui lui

est cher, et le mien ne fussent tous deux adoptés. Pour ce qui est de la vérité de l'assertion, j'y donne le démenti le plus formel et le plus catégorique. Et en même temps je demande aux honorables députés de Saint-Jacques et d'Hochelaga de venir déclarer à cette Chambre si jamais pareil acte ou pacte d'aucune sorte a existé. Dieu merci, monsieur l'Orateur, je connais les gens avec qui je transige, et quand j'aurai des pactes à faire avec des individualités du calibre de l'honorable député de Labelle, j'aurai le soin de les faire devant notaire, en bonne et due forme.

L'honorable député a été trahi, dit-il. Qu'il examine bien la situation et il verra que s'il a été trahi, ce n'est que par sa suffisance aveugle, son ambition effrénée et sa soif insatiable de notoriété. Puis, s'il lui faut absolument trouver un traître, nous pouvons facilement lui en indiquer un. Car depuis quelque temps nous le voyons déambuler dans notre existence nationale, ce traître, drapé dans un manteau d'arlequin dont les carreaux rouges d'un patriotisme tonitruant et inutile alternent avec les carreaux bleus d'un loyalisme intéressé et faux. S'il veut le voir, ce traître, qu'il aille au premier miroir venu et qu'il se regarde bien, il l'apercevra. C'est lui.

S'il n'est pas satisfait et qu'il ne recule pas de dégoût, qu'il abandonne la tâche et qu'il ne cherche nulle part ailleurs, car il n'y en a pas d'autres que lui ici.

M. L. A. RIVET (Hochelaga) : Monsieur l'Orateur, je désire aborder le même sujet qui a été traité avec tant d'éloquence par l'honorable député de Sainte-Marie (M. Piché). Je dirai, au début, que je corrobore, que j'appuie énergiquement toutes les observations, toutes les paroles sorties de la bouche de mon honorable collègue concernant l'honorable député de Labelle (M. Bourassa). L'assemblée dont vient de parler l'honorable député de Sainte-Marie a eu lieu vendredi soir, dans la ville de Montréal. On m'a prié, comme quelques-uns de mes collègues, d'adresser la parole à l'assemblée. On m'a prié de m'y rendre et d'expliquer la ligne de conduite que j'avais jugé à propos d'adopter au sujet de ce bill relatif au repos du dimanche. Je m'y rendis, mais en y arrivant, je m'aperçus que ceux qui avaient pris sur eux de convoquer cette assemblée n'étaient pas animés de sentiments très sympathiques à mon égard, non plus qu'à l'égard de quiconque tenterait de présenter les faits sous leur véritable jour, de dire la vérité et toute la vérité. Je fus un des premiers invité à parler. Je ne redirai pas ici les observations que je crus bon de faire alors ; mais je m'efforçai, au meilleur de mes aptitudes, et pénétré du sentiment de responsabilité qui s'attache à tout acte public d'aucun membre de cette Chambre, de faire connaître aux électeurs de Montréal la situation telle qu'elle m'apparaît. Et je

crois avoir réussi à convaincre la plupart des personnes présentes, sinon à peu près toutes, que ma conduite et celle de mes honorables collègues de la métropole, ne méritaient aucun blâme. Lorsque je fus arrivé à la fin de mon discours, l'honorable député de Labelle fut appelé à prendre la parole, et il fut vivement applaudi, car l'auditoire s'attendait, et à bon droit, que prenant la parole après moi, il chercherait à faire voir la situation sous son véritable jour, et non pas qu'il chercherait à présenter l'affaire comme il l'a fait. On me pardonnera, je l'espère, de m'étendre quelque peu sur ce sujet, car j'étais présent et j'ai reçu une averse d'injures de la part de l'honorable député de Labelle ; on voudra bien m'excuser, en conséquence, si je dis ma façon de penser. L'honorable député de Labelle a commencé par faire appel à son auditoire de langue française, et il a déclaré, comme l'a dit l'honorable député de Sainte-Marie, de Montréal, qu'on l'avait trahi, et que les traîtres recevraient bientôt leur récompense, car il s'en retournait à Ottawa pour les rencontrer face à face. Or, voici la Chambre réunie, et nous sommes prêts, nous les traîtres, à rencontrer l'honorable député de Labelle. Maintenant, comme l'a demandé l'honorable député de Sainte-Marie, où est la trahison ? Si quelqu'un a trahi, si quelqu'un a manqué à sa parole d'honneur, il faut que la Chambre en soit informée.

On nous a accusé d'avoir violé un engagement qui aurait été conclu entre l'honorable député de Labelle, l'honorable député de Saint-Jacques, l'honorable député de Sainte-Marie et moi-même. Et voici quelles auraient été les conditions de ce pacte : que, suivant les expressions de l'honorable député de Labelle, il ne serait fait aucune concession au Gouvernement avant que l'amendement de l'honorable député de Sainte-Marie et celui de l'honorable député de Labelle eussent été acceptés par le Gouvernement et adoptés par la Chambre en comité général. Or, pénétré du sentiment de responsabilité qui s'attache à toutes mes déclarations devant la Chambre, et en ma qualité d'homme d'honneur, je désire opposer un démenti formel à la déclaration de l'honorable député de Labelle. Il n'a jamais été conclu pareil pacte, pareille convention. Et, comme l'a déclaré si justement l'honorable député de Sainte-Marie, si nous avons été dans le cas de conclure un tel arrangement avec l'honorable député de Labelle dans le but de faire rejeter cette mesure, nous aurions pu juger nécessaire de faire passer un acte par-devant notaire et de tout coucher sur le papier en bonne forme. Mais nous ne l'avons pas fait ; nous n'avons pas songé à le faire ; car il n'est jamais intervenu pour un seul instant d'arrangement ou de convention d'aucune sorte. Je suis bien prêt à reconnaître que l'honorable député de Labelle peut avoir le droit de se rendre à toute assemblée publique convoquée soit à Montréal, soit ailleurs, en vue

de combattre toute mesure qui ne lui plaît pas.

Il peut aller y faire des assertions qui ne sont pas basées sur les faits concernant ce bill. Il peut aller dire que l'approbation de ce bill n'a été obtenue de Monseigneur l'archevêque Bruchési que grâce à de fausses déclarations. Il dira même que l'archevêque de Montréal n'a jamais lu le bill et que tout ce qu'on lui a demandé était s'il désapprouvait les abus et les désordres le dimanche. Il ira dire encore que Monseigneur Bruchési a été complètement trompé par le premier ministre du pays. Il dénoncera même le premier ministre comme un traître à sa race. Il accusera aussi ses compatriotes de ne pas défendre leur nationalité, de manquer au devoir sacré qui leur a été imposé par leurs compatriotes de la province de Québec. Il pourra répéter, monsieur l'Orateur, qu'il est le seul champion des intérêts de ses compatriotes, et accuser ses collègues dans le Parlement de ne pas être fidèles à leurs devoirs, et dire que chaque fois qu'ils osent différer d'opinion avec lui ils trahissent leur province. Mais je lui nie le droit de porter de fausses accusations de trahison devant les électeurs de la province de Québec contre ses collègues de la métropole, et de leur demander de les remplacer par d'autres plus capables qu'eux de veiller à leurs intérêts. Je lui nie ce droit, et je lui dis qu'il devrait mieux comprendre les règles de la loyauté de collègue à collègue; il devrait mieux savoir ce que demandent la loyauté et la vérité, et il devrait avoir honte de s'être livré à cette attaque. Je lui demanderais donc de retirer son accusation s'il a encore quelque souci de sa réputation d'homme d'honneur. Les honorables membres de cette Chambre venant des autres provinces ont été habitués, pendant les deux dernières années, à entendre l'honorable député de Labelle se donner comme le gardien choisi de sa race et de sa religion.

Je veux leur faire savoir dès maintenant que l'honorable député n'a pas de mandat exclusif pour parler au nom de sa province, et il n'a aucun droit ou aucune autorité de faire de telles déclarations et assertions. Je terminerai en disant que je ne crains pas de rencontrer l'honorable député de Labelle en toute occasion publique qu'il voudra bien choisir, et je le défie de venir répéter ses accusations devant mes électeurs. Il leur a demandé de me retirer leur mandat. Je lui donnerai plus tard l'occasion de répéter ces accusations dans mon propre comté et j'espère que cette occasion viendra plus tôt que plus tard.

M. H. BOURASSA (Labelle) : J'avais lu dans quelques journaux que je devais aujourd'hui subir une exécution en règle. Je ne sais pas si cet ordre est parti du souverain ou des puissances inférieures; dans tous les cas, je puis dire que je ne m'en effraie pas. Cela me rappelle la manière dont les exécutions capitales étaient faites sous Louis XI roi de France, qui était un souve-

rain très capable. Il ne les faisait pas lui-même, mais les faisait faire par deux hommes. L'un s'appelait Petit André et l'autre Trois Echelles. L'un était très burlesque et l'autre très tragique. A eux deux ils suffisaient à tous les cas. Ils pouvaient exécuter toutes sortes de personnes; ils étaient toujours présents à la mort des victimes infortunées. L'un faisait appel à la conscience du condamné et l'autre essayait de l'amuser. Mes deux honorables amis ont très bien rempli ces deux rôles. Mon ami de Sainte-Marie a pris le côté amusant de la question et a fait un portrait très achevé de ma personne, de mes discours et de mes gestes. L'honorable député d'Hochelaga (M. Rivet) a rempli avec beaucoup de dignité le rôle tragique.

Je remercie l'honorable député d'Hochelaga parce qu'il a compris ce que comportait toute la gravité de la situation. J'accepte son défi et je suis prêt à aller discuter l'attitude qu'il a prise sur cette question, ou sur toute autre question, devant n'importe quel auditoire dans la ville de Montréal. Mais à mon avis ce n'est pas ici l'occasion de repasser tout ce qui s'est dit à l'assemblée de Montréal. J'étais à cette assemblée en présence de 10,000 de mes concitoyens de Montréal; j'exerçais mes droits et privilèges d'électeur de cette ville, de citoyen né et élevé dans cette même ville, et ayant tout autant de droit de parler aux citoyens de Montréal que mon honorable ami ou n'importe qui; et je suis prêt à faire la même chose soit dans le comté d'Hochelaga ou dans le quartier Sainte-Marie. Je réclame ce droit, et si l'honorable député d'Hochelaga voulait m'empêcher de l'exercer je l'exercerai quand même. L'honorable député a dit il y a un instant qu'il me reconnaissait le droit de prendre l'attitude que j'ai choisie, et même le droit de dénoncer le premier ministre, mais qu'il ne me reconnaissait pas celui d'aller dans la ville de Montréal et de le mettre en cause.

M. RIVET : Mais, non.

M. BOURASSA : Eh bien, le compte rendu des débats témoignera à cet égard. Mais au sujet de l'assemblée de Montréal voici ce qui s'est passé: mes deux honorables amis ont donné leur version de l'affaire et je vais donner la mienne. Pour quelques-uns de leurs amis leur parole vaudra peut-être beaucoup plus que la mienne, mais pour quelques autres personnes la mienne aura peut-être plus de poids.

Lorsqu'il fut décidé de convoquer cette assemblée à Montréal, l'honorable député de Sainte-Marie et l'honorable député d'Hochelaga avaient déjà proposé, en comité général, au bill sur le repos du dimanche, certains amendements qui avaient été rejetés. J'avais également présenté certains amendements qui avaient été rejetés, de même que d'autres, sur la proposition du premier ministre, et sans plus de raison dans un cas

que dans l'autre. Nous nous consultâmes, et il fut entendu que lors de la 3e lecture du bill l'honorable député de Sainte-Marie proposerait son amendement, et que je proposerais un amendement dans le même sens, mais d'une portée plus grande. Lorsque cette assemblée fut convoquée, nous reconnûmes tous qu'il vaudrait mieux la faire remettre jusqu'après la 3e lecture du bill.

M. PICHE : J'en demande pardon à l'honorable député, mais je nie cela. Il n'a été pris aucune décision de cette nature.

M. ARMAND LAVERGNE : Monsieur l'Orateur, j'étais présent à cette assemblée, et je suis en mesure de confirmer la déclaration de l'honorable député de Labelle (M. Bourassa).

M. BOURASSA : La Chambre et le pays seront à même plus tard de savoir qui dit vrai, de l'honorable député de Sainte-Marie (M. Piché) et de l'honorable député d'Hochelega, d'une part, ou de l'honorable député de Montmagny (M. Armand Lavergne) et de moi, d'autre part. Mais, à mon avis, cette question a fort peu d'importance. Ils ont donné leur version, et j'ai donné la mienne. Je le répète encore une fois, avec un sentiment de ma responsabilité tout aussi grand que celui que peuvent avoir l'honorable député de Sainte-Marie et l'honorable député d'Hochelega, il avait été convenu que le député de Sainte-Marie proposerait son amendement et que je proposerais le mien, et qu'un autre amendement serait proposé par un autre député présent dans cette circonstance.

M. PICHE : Je nie encore cela, monsieur l'Orateur.

M. BOURASSA : Eh bien, je persiste dans ma déclaration. Evidemment, nos positions relatives ne seront pas changées.

M. ARMAND LAVERGNE : Je devais proposer le renvoi à six mois.

M. BOURASSA : L'honorable député de Sainte-Marie lui-même a téléphoné à Montréal demandant que l'assemblée publique fût remise à plus tard. L'individu qu'il avait appelé au téléphone était absent, il se fit donner la communication avec la "Patrie"; il aurait voulu qu'il fût publié un avis remettant à une date ultérieure la convocation de l'assemblée. Là-dessus, après quelques pourparlers, j'offris de me rendre à Montréal; l'honorable député de Montmagny et l'honorable député de Maisonneuve (M. Verville) consentirent aussi à y aller, dans le but d'exposer la situation. Il fut entendu que le député de Sainte-Marie et le député d'Hochelega demeureraient ici et continueraient la lutte; et que, lors de la 3e lecture du bill, si le ministère n'acceptait pas nos amendements, nous les proposerions en 3e délibération et nous les ferions mettre aux voix. Je me suis mis en route pour Montréal après que cette entente eût été conclue. Je dois dire, en

justice pour l'honorable député d'Hochelega, qu'il n'était pas présent lorsque ce dernier arrangement fut conclu. Le lendemain matin, je rencontrai le député d'Hochelega dans le couloir de la Chambre, et lui déclarai quel arrangement avait été conclu; et il me répondit qu'il craignait que sa présence à cette assemblée ne fût mal interprétée, et qu'il valait mieux ne pas s'en occuper. Mais je ne voulus pas y consentir, non plus que ceux de mes collègues qui partageaient mon opinion. Je déclarai que j'étais prêt à me rendre à Montréal et à expliquer mon attitude. Je reconnais franchement avoir dit à ces messieurs que je me proposais d'attaquer le Gouvernement en termes probablement beaucoup plus vifs qu'ils ne voudraient le faire. Mais je leur déclarai ceci : Je suis prêt à en passer par notre convention et à me déclarer favorable à l'adoption d'un amendement proposant que cet acte ne viendra en vigueur dans aucune province du Canada, tant que la législature de cette province ne l'aura pas accepté. J'ajoutai : Bien entendu, si vous n'êtes pas disposés à aller jusque-là, notre convention ne saurait être mise à effet. Ils répondirent qu'ils étaient prêts à aller jusque-là. C'est à la suite de cette entente que je me rendis à Montréal, et j'étais sur l'estrade, sur le point d'exposer la question, quand l'honorable député d'Hochelega arrivant, apprit à l'assemblée que l'amendement proposé par l'honorable député de Sainte-Marie avait été accepté et que la question était réglée. Certes, je n'étais pas disposé à donner à cet amendement une portée que le ministre de la Justice lui-même a refusé devant la Chambre de lui reconnaître, portée qu'il n'a pas, de l'aveu même du député de Sainte-Marie, ce que j'établirai par le compte rendu des débats, dans la discussion sur la 3e lecture.

C'est ce que j'ai déclaré devant cette assemblée. Que s'était-il passé de plus ? Ma dernière parole à l'honorable député de Sainte-Marie, au moment où je me mis en route pour Montréal, fut celle-ci : "Alors je puis compter sur vous pour me tenir au courant des événements ?" Pas un mot de dissentiment de la part de l'honorable député de Montréal (Saint-Marie), pas un mot de la part de l'honorable député d'Hochelega.

M. PICHE : L'honorable député voudrait-il répéter ce qu'il vient de dire ?

M. BOURASSA : Je répète, que les dernières paroles échangées avec l'honorable député de Sainte-Marie comportaient qu'il me tiendrait au courant de ce qui allait se passer.

M. PICHE : L'honorable député se trompe; les deux versions qu'il donne de cet incident ne concordent pas; il déclare, en premier lieu, que je n'ai rien dit, et en second lieu, il déclare que j'ai dit quelque chose. Ces déclarations sont inexactes; il

ne m'a jamais parlé dans ce sens, et je ne lui ai jamais parlé dans ce sens non plus.

M. BOURASSA : Je soutiens qu'une telle observation a été faite. Je posai la question à l'honorable député de Sainte-Marie, au moment de prendre congé de lui et de l'honorable député d'Hochelega, dans le couloir de la Chambre, et comme ils se rendaient au fumoir, jeudi après midi, et j'ai dit quelle répose on me fit. Je pris le train pour Montréal; je passai dans cette ville l'après-midi de vendredi; j'y rencontrai les organisateurs de l'assemblée et leur exposai la situation. Je leur dis que j'étais chargé de représenter tous les membres de la ville de Montréal qui étaient restés à Ottawa pour continuer la lutte. Je m'entendis avec eux pour la préparation de la motion. La résolution prise a été publiée dans les journaux, et elle sera lue devant la Chambre.

Cette résolution tendait à approuver l'attitude des députés de la ville de Montréal dans la lutte qu'ils faisaient; mais juste à ce moment, ces honorables députés jugèrent à propos de faire un coup de théâtre. L'honorable député d'Hochelega, glorieux du grand rôle qu'il remplissait, celui de porteur de la bonne nouvelle de la part du très honorable premier ministre, comme il le proclamait à haute voix, s'exprima en ces termes: "L'amendement de l'honorable député de Sainte-Marie a sauvé la situation; il n'y a plus de bill sur le repos du dimanche en ce qui concerne la province de Québec."

Au même moment, l'honorable ministre de la Justice déclarait à la Chambre des communes que, nonobstant l'amendement de l'honorable député de Sainte-Marie, les dispositions du bill qui avaient été combattues si énergiquement par les représentants de Montréal, restaient comme auparavant. Et ces honorables députés le savent. Tandis que l'honorable ministre reconnaissait que l'amendement ne s'appliquerait pas à la disposition spéciale, contenue dans l'article 5 du bill interdisant les représentations le dimanche, l'honorable député d'Hochelega déclarait que l'amendement de l'honorable député de Sainte-Marie devait avoir pour effet de soustraire la population de Montréal à l'empire de cette mesure, qu'il n'y avait plus pour elle de bill du dimanche. Après avoir entendu cela, quelle ne fut pas ma surprise, puisqu'il avait été entendu que ce n'était là qu'une première démarche et que la seconde aurait pour théâtre la Chambre des communes. Ces honorables députés profitèrent de mon absence à Montréal pour me jouer ce petit tour; ils se flattaient d'être avocats, comme l'a déclaré le député de Richelieu à Montréal, tandis que moi, n'étant pas avocat, je ne pouvais être à même de comprendre le sens de cet amendement. Ils se figuraient que leur coup de théâtre aurait l'effet de me foudroyer; malheureusement pour eux, c'est tout le contraire qui arriva. L'honorable député d'Hochelega pût à peine se faire entendre.

M. PICHE.

M. RIVET : L'honorable député se trompe: non seulement al-je été entendu, mais on m'a fortement applaudi.

M. BOURASSA : Bien entendu, l'honorable député était tellement rempli de lui-même que tout ce qui se rapportait à sa personne prenait de grandes proportions. Mais pendant que l'honorable député d'Hochelega et l'honorable député de Richelieu parlaient,—et chacun sait que celui-ci est toujours écouté avec beaucoup de plaisir à Montréal—nous dûmes demander en grâce à l'auditoire de les écouter... (Exclamations.) Eh bien, ces honorables députés s'amuse,nt, mais, s'ils avaient été à Montréal, ils se seraient passés de rire. Ils auraient pris un air très solennel, ils auraient eu l'air qu'avait, dans cette circonstance, l'honorable député d'Hochelega, et qu'il avait encore cette après-midi, pour remplir le rôle tragique qu'on lui a fait jouer dans la circonstance.

L'honorable député de Sainte-Marie n'était pas là, et aujourd'hui il a dû se contenter de quelques facéties au sujet de ma moustache et autres parties de ma personne. Mais si l'honorable député de Sainte-Marie avait été présent, il n'y a pas de doute qu'il aurait parlé plus sérieusement qu'il n'a fait cette après-midi. Je ne pense pas qu'il soit nécessaire de continuer cette discussion. La population de Montréal sera saisie de cette affaire; et je suis électeur dans cette ville.

M. PICHE : Oui, comptez qu'elle en sera saisie.

M. BOURASSA : Parfaitement, vous pouvez y compter. L'honorable député de Sainte-Marie a prétendu que j'étais allé à Montréal pour me faire de la popularité à peu de frais. Il n'est pas nécessaire que j'aie à Montréal pour cela; il le sait fort bien. Il sait que ses amis ont essayé de se rendre maîtres de moi dans le comté de La-belle, en y dépensant de l'argent, lors de mon élection; et ils savent que je les ai chassés du comté, leurs orateurs et leur argent. J'y suis, et j'y suis pour y rester.

ADOPTION DES MODIFICATIONS FAITES PAR LE SENAT AU BILL RELATIF A L'EXPLOITATION DES PLACERS DU YUKON.

La Chambre passe à l'examen des amendements faits par le Sénat au projet de loi (153), déposé par M. Oliver, relatif à l'exploitation des placers du Yukon.

M. R. L. BORDEN : Ces amendements sont-ils importants ?

L'honorable M. FRANK OLIVIER (ministre de l'Intérieur) : Plusieurs n'ont que peu d'importance; le plus important consiste dans l'insertion d'un nouvel article 93. A la lecture des articles 91 et 92, l'honorable député se rendra compte qu'ils sont conçus de manière à protéger certains droits acquis

tant que ces droits existeront. Dans le cas où l'annulation que nous avons cru nécessaire de faire de certains de ces droits serait déclarée illégale par les tribunaux, les droits des particuliers ainsi attaqués se trouveraient abrogés aux termes du bill. L'amendement a pour fin de protéger ces droits, tant que les tribunaux n'auront pas rendu une décision à leur égard.

M. R. L. BORDEN : Comment se trouveraient-ils abrogés ?

M. OLIVER : L'article 91 prescrit virtuellement que les concessions hydrauliques sont soustraites à l'empire du présent acte pendant leur durée. Ces concessions que nous avons annulées ont cessé d'exister; mais si le présent projet de loi est mis en vigueur, la superficie de ces concessions serait, une fois l'acte sanctionné, disponible en faveur du mineur ordinaire. Si plus tard notre décision à l'égard de ces concessionnaires de forces hydrauliques était infirmée et si ces concessionnaires tentaient de faire valoir leurs droits sur ces terrains, ils pourraient les trouver déjà occupés. Il se produirait des conflits sérieux que nous voulons éviter. C'est un état de choses qui n'avait pas été prévu dans le bill sous la forme où la Chambre l'a adopté.

On a inséré également une disposition déclarant que ce bill ne viendra pas en vigueur avant le 1er août, la date du 1er juillet, à laquelle il devrait être applicable, étant passée.

(Les amendements sont lus une 2e fois et adoptés.)

ADOPTION DES MODIFICATIONS FAITES PAR LE SENAT AU BILL TOUCHANT LES RESERVES FORESTIÈRES.

La Chambre passe à l'examen des amendements faits par le Sénat au projet de loi (n° 47), déposé par M. Oliver, relatif aux réserves forestières.

M. R. L. BORDEN : Ces amendements sont-ils importants ?

M. OLIVER : Il s'agit de simples changements de détail. Les mots " tous à l'ouest du 6e méridien " sont insérés pour rendre clair le passage relatif à la Colombie-Anglaise; et en ce qui regarde le Manitoba, il y avait une erreur dans la rédaction de la description de la réserve de la montagne du Porc-épic, par suite de laquelle deux townships se trouvaient à n'être pas mentionnés. Cette erreur a été corrigée de manière à faire concorder le bill avec la carte produite.

(Les amendements sont lus une 2e fois et adoptés.)

DISCUSSION SUR LES SUBVENTIONS AUX CHEMINS DE FER.

Le projet de loi (n° 214), déposé par M. Emerson, ayant pour objet d'autoriser l'octroi de subventions pour venir en aide à l'établissement des lignes de chemins de fer qui y sont mentionnées, est lu pour la 2e fois, et la Chambre se forme en comité général pour l'examiner.

Sur l'article 1er.

L'honorable M. H. R. EMMERSON (ministre des Chemins de fer et des Canaux) : Je dépose un état en réponse à certaines demandes de renseignements, quant aux dates de l'autorisation de ces chemins de fer, aux dates de renouvellement de leurs chartes, aux dates où la première subvention a été accordée, aux parties des différentes lignes qui ont été construites, aux raisons pour lesquelles on ne s'est pas prévalu de la subvention, à l'assurance qu'avait le Gouvernement que ces lignes seraient construites dans un délai raisonnable, etc. On se rendra facilement compte en ce qui regarde l'assurance que peut avoir le Gouvernement relativement à la construction de ces lignes, qu'il doit s'en rapporter aux promoteurs, lesquels sont toujours pleins d'espérance et de confiance en l'avenir.

M. STOCKTON : Si la subvention laisse une marge suffisante, on peut compter, j'imagine, que le chemin de fer sera établi ?

M. EMMERSON : Les espérances des promoteurs du chemin de fer sont généralement corroborées par le vif désir des populations intéressées et qui sont dépourvues de moyens de transport. Ces espérances n'ont peut-être que peu de fondement, mais il suffit de peu. La plupart de ces chemins de fer seront construits un jour. C'est virtuellement la même règle qui est appliquée par la commission des chemins de fer quant au renouvellement des chartes.

M. URIAH WILSON : Le ministre des Chemins de fer a promis de déposer sur le bureau un état constatant si ces chemins de fer payaient l'intérêt, et rendaient aucun service à l'Etat en retour de ces subventions.

M. EMMERSON : Vous trouverez ce renseignement dans l'état que je dépose sur le bureau de la Chambre.

M. URIAH WILSON : Vous devriez le lire pour qu'il soit consigné dans le compte rendu des débats.

M. TAYLOR : Cela prendrait une heure.

M. URIAH WILSON : Quand même il en faudrait deux.

M. EMMERSON : Considérons-le comme ayant été lu.

M. URIAH WILSON : J'aimerais à savoir si cet état va paraître dans le compte rendu des débats sans avoir été lu.

Plusieurs DEPUTES : Oui.

M. URIAH WILSON : S'il en est ainsi, c'est tout ce que je demande.

M. FOSTER : Je ne pense pas que le renseignement que l'honorable député cherche à obtenir se trouve dans cet état ; il désirait particulièrement savoir quels services le Gouvernement avait obtenus pour l'Etat en retour de ses subventions.

M. URIAH WILSON : Il déclare que cela se trouve dans l'état.

M. FOSTER : En cela le ministre se trompe. Il y a une disposition dans cette loi qui met ces chemins de fer dans l'obligation de rendre certains services au Gouvernement sous forme de transport de dépêches ou de fournitures, en retour de la subvention. L'honorable député (M. Wilson) désirait savoir quels services ont été rendus par ces chemins de fer subventionnés, en retour des subventions. L'état en question indique seulement la date de l'autorisation, la date du renouvellement, la date de la première subvention accordée, la date où elle a été renouvelée, la longueur du parcours, la partie du chemin qui se trouve construite, le maximum de subvention payable, le minimum de subvention payable, la raison pour laquelle on ne s'est pas prévalu de la subvention, quelle assurance le Gouvernement a-t-il que la ligne sera construite dans un délai raisonnable et le territoire desservi par le chemin de fer.

M. URIAH WILSON : Ce n'est pas du tout cela que je désire savoir.

M. EMMERSON : Les renseignements demandés par l'honorable député (M. Wilson) ne peuvent être obtenus que du département des Finances ; mais je puis dire, en ce qui regarde ces chemins de fer que l'on se propose maintenant de subventionner qu'il n'a pas été produit d'état, ni exécuté de travail.

M. URIAH WILSON : Le ministre veut-il dire qu'aucun de ces chemins ne transporte de dépêches et ne fait de travail d'aucune sorte pour lequel l'Etat soit obligé de le rémunérer ?

M. EMMERSON : J'en suis bien convaincu.

M. URIAH WILSON : Ce n'est pas tout ; mais je croyais que l'honorable ministre devait déposer une liste des chemins ayant payé une certaine somme d'intérêt sur les prêts qu'ils avaient obtenus en guise de subvention. Le mode d'encouragement fut changé il y a quelques années ; on décida que les subventions seraient sous forme de prêts sur lesquels le Trésor retirerait l'intérêt, particulièrement des chemins de fer exécutant quelque service pour le compte de

M. EMMERSON.

l'Etat. On devrait consigner ce document dans le compte rendu des débats, afin que nous puissions nous y reporter.

M. EMMERSON : Je me ferai un plaisir de donner ce renseignement à l'honorable député dès demain, si c'est possible.

M. R. L. BORDEN : Combien de milles cette liste comprend-elle en tout ? Le ministre peut-il nous le dire à 500 milles près ?

M. EMMERSON : Je ne saurais le dire ; je n'en ai pas fait l'addition.

M. R. L. BORDEN : Le commis aurait dû être un peu plus diligent.

M. E. M. MACDONALD : J'aimerais à dire un mot ou deux au sujet du paragraphe 5. La subvention y mentionnée est un renouvellement de crédit pour la subvention dont il est question dans le paragraphe 19 de la loi de finance de 1903, pour une ligne de chemin de fer allant de New-Glasgow à Cross-Roads, Country-Harbour, de là à la ville de Guysboro, etc. Dans le présent bill, la subvention accordée en vue de la construction de cet embranchement, est pour une ligne se dirigeant "vers un point sur le chemin de fer Intercolonial à New-Glasgow ou près de New-Glasgow". Le comité observera le substitution des mots "à New-Glasgow ou près de New-Glasgow" aux mots "à partir de New-Glasgow". Les personnes intéressées à la construction de ce chemin de fer, dans le comté de Pictou, tiennent à ce que ce chemin ait son terminus dans la ville de New-Glasgow. Tout autre résultat aurait l'effet de désappointer grandement toute la population de cette partie du comté de Pictou, et l'on m'informe—et je crois, du reste,—que c'est là ce que se propose de faire la compagnie qui s'est engagée, à ce qu'il paraît, envers le gouvernement provincial de la Nouvelle-Ecosse, à construire ce chemin de fer jusqu'à New-Glasgow ; et je demanderai au ministre s'il ne consentirait pas à modifier ce paragraphe en y insérant les mots "à partir de New-Glasgow", comme dans l'acte primitif, au lieu des mots "à New-Glasgow ou près de New-Glasgow".

M. FIELDING : L'honorable député observera que cette expression n'est pas particulière à ce crédit, mais qu'elle apparaît dans nombre d'autres crédits. C'est une manière commode de définir le point terminus, assez large pour répondre à toutes les fins, et cependant n'empêchant pas d'installer ce terminus dans le centre de telle ou telle ville. Je dois dire que c'est moi qui ai rédigé cet article et que cette rédaction fut adoptée dans un but particulier. C'est un chemin qui dessert, non seulement le comté de Pictou, mais celui de Guysboro et l'est du comté d'Halifax qui ne sont guère pourvus de voies ferrées. Je m'intéresse à l'entreprise, parce que j'ai représenté le comté d'Halifax dans la législature provinciale durant nom-

bre d'années, et que je dus considérer les droits de la vallée du Musquidoboit. A la suite de nombreuses tentatives faites en vue de lancer l'entreprise, voici que celle-ci prend forme et annonce devoir réussir. Il paraîtrait que sir Montague Allan et l'"Acadia Coal Company" se sont intéressés au projet et sont à la veille de conclure un traité avec le gouvernement provincial pour la construction de ce chemin de fer.

J'ai cru qu'il serait à propos, en conséquence, de rédiger le crédit relatif à cette subvention en conformité du programme tracé par la législature de la Nouvelle-Ecosse, qui se propose de prêter à cette compagnie une somme d'argent considérable. J'ai pensé qu'en adoptant exactement les termes de l'acte de la Nouvelle-Ecosse, nous nous mettrions à l'abri de tout conflit entre les deux actes, lorsque viendrait le temps de passer un traité avec une compagnie quelconque. L'honorable député déclare qu'on se propose de faire partir ce chemin de fer de New-Glasgow. C'est bien le cas, à mon avis, et il n'y a rien ici pour l'empêcher. Nous ne courons aucun risque, je pense, en adoptant les termes de l'acte de la Nouvelle-Ecosse, attendu que la subvention accordée par la législature de cette province sera le facteur qui contribuera le plus à assurer la construction de ce chemin.

M. E. M. MACDONALD : C'est-à-dire que le changement serait dans le but de rendre notre acte conforme à l'acte provincial?

M. FIELDING : Entièrement.

M. E. M. MACDONALD : Je ne voudrais pas qu'on en conclût que ce chemin de fer ne partira pas de la ville de New-Glasgow, et si le Gouvernement ne veut pas agréer ma proposition de modifier l'article de manière à le rendre conforme à l'acte primitif, j'espère qu'on me donnera l'assurance que la rédaction que l'on adopte n'aura aucunement l'effet d'empêcher New-Glasgow de devenir le terminus du chemin.

M. FIELDING : Si le renseignement fourni par l'honorable député est exact, si la compagnie a résolu de construire le chemin de fer à partir de New-Glasgow—et je crois que c'est bien le cas—alors je n'hésite pas à lui donner cette assurance. Mais la compagnie peut avoir d'autres vues, et s'il faut choisir entre deux alternatives, celle de faire passer le chemin ailleurs et celle de n'en avoir pas du tout, j'opterais en faveur de la première. Mais, je le répète, si l'honorable député est bien renseigné, et je pense qu'il l'est, si la compagnie se propose d'établir sa tête de ligne à New-Glasgow, je dis qu'il n'y a rien dans le présent acte pour l'en empêcher, et il serait tout à fait en conformité de la rédaction dudit acte de placer le terminus à New-Glasgow.

M. SPROULE : J'ai observé l'autre jour, dans l'exposé d'une contestation entre le

Gouvernement et une compagnie, quant à la manière de calculer le prix de revient d'un chemin de fer en vue de lui permettre de réclamer une prime de plus de \$3,200 par mille, que, d'après la compagnie, on devait comprendre dans ce prix l'outillage du chemin de fer. Le Gouvernement, de son côté, prétendait que cette dépense ne devait pas être comprise dans le calcul. En vue de cette circonstance, et afin d'éviter une dispute de cette nature, nous devrions nous efforcer d'être très clairs dans la rédaction de ces textes.

M. EMMERSON : Tout cela est changé dans ce cas-ci. Vous verrez dans l'article 2, 8e ligne à partir du haut de la page : "mais ne comprendra pas le coût de l'entretien du chemin non plus que celui des installations terminales."

M. FOSTER : S'est-il trouvé un cas dans lequel on ait payé la subvention en comprenant dans le calcul le prix de l'outillage?

M. EMMERSON : Non, mais cela a donné lieu à beaucoup de discussions entre le bureau de l'auditeur et l'entrepreneur, et le département a eu beaucoup de difficulté à faire régler la question.

M. SPROULE : La question n'a-t-elle pas été soumise à la cour d'échiquier?

M. EMMERSON : Je le pense.

M. HAGGART : Je ferai observer au ministre qu'il n'est pas accordé de subvention au gouvernement d'Ontario pour le prolongement de sa ligne vers la baie James. Le gouvernement d'Ontario a montré beaucoup de zèle et se propose de compléter le chemin le plus tôt possible. Il y a deux subventions d'accordées en vue de la construction d'un chemin de fer aboutissant à la baie James. Il y a une subvention accordée à un chemin de fer interprovincial d'une certaine longueur. Pourquoi cette somme ne serait-elle pas accordée au gouvernement d'Ontario qui pousse les travaux le plus rapidement possible?

M. EMMERSON : Il n'a jamais été accordé d'aide à aucune province pour la construction d'un chemin qui devait rester la propriété de cette province et être exploitée par elle. Il y a quelques années, alors qu'on projetait la construction de ce chemin, l'ancien gouvernement d'Ontario demanda l'octroi d'une subvention, mais cette demande fut rejetée. Depuis que le chemin de fer a été parachevé jusqu'à Cobalt, le gouvernement actuel de la province a fait quelques sollicitations; mais ce n'a jamais été la politique d'aucun gouvernement à Ottawa de subventionner les chemins de fer possédés et exploités par aucune province. Que cette règle soit opportune, c'est ce que l'on peut contester, mais on s'y est toujours conformé.

M. HAGGART : L'honorable ministre se trompe, je pense. Il a été construit des chemins de fer dans la province de Québec,—le chemin de fer du Nord et son prolongement jusqu'à Ottawa,—qui appartenaient purement et simplement au gouvernement de Québec et qui furent subventionnés par le gouvernement fédéral. Y en a-t-il qui sont subventionnés aujourd'hui ?

M. EMMERSON : Non.

M. HAGGART : Ils sont construits par une compagnie nominalement, mais en réalité ils sont administrés par le gouvernement provincial tout en étant subventionnés par le gouvernement fédéral.

M. EMMERSON : Il n'y a pas, à ma connaissance, dans les provinces de l'Est, de chemins de fer construits par les provinces et recevant de l'aide du gouvernement fédéral. Il se trouve quelques chemins de fer dans la Nouvelle-Ecosse, dont les obligations ont été garanties.

M. FIELDING : Non, le Gouvernement leur a prêté l'argent ; il n'a pas garanti les obligations. Dans le cas de la province de Québec, mon souvenir c'est qu'il n'a pas été accordé de subvention au chemin de fer au moment où il fut construit par le gouvernement provincial ; mais, après que le gouvernement provincial eût vendu le chemin à d'autres, subséquemment, le remboursement de la subvention fut accordé au gouvernement provincial.

M. HAGGART : Quelle différence y a-t-il ?

M. FIELDING : Il y a une différence entre subventionner un chemin, au moment de sa construction, et faire un règlement financier à son sujet, quelques années plus tard.

M. HAGGART : Il fut voté \$2,400,000 par le gouvernement fédéral, qui furent versés directement au gouvernement provincial en raison de la dépense faite. C'était bien là une sorte de subvention.

M. FIELDING : Longtemps après.

M. HAGGART : Oui, après que le chemin de fer canadien du Pacifique eût conclu un arrangement avec le gouvernement fédéral aux termes duquel il acheta ce chemin de fer du gouvernement provincial.

M. EMMERSON : C'est plutôt un remaniement du subside provincial.

M. FIELDING : Non, une subvention distincte.

M. HAGGART : Quelle différence y a-t-il ? Pourquoi le gouvernement d'Ontario, qui construit ce chemin de fer et exécute un travail de premier ordre ne recevrait-il pas une subvention tout comme une compagnie ? Je ne vois pas quelle est le principe qu'on enfreint. On objecte qu'il s'agit sim-

M. EMMERSON.

plement ici du renouvellement d'une subvention, mais, de fait, dans beaucoup de cas, il n'en est pas ainsi.

M. EMMERSON : Ce sont tous des renouvellements.

M. HAGGART : Non, vous ne me ferez pas croire cela. Prenez, par exemple, la subvention accordée à la compagnie du chemin de fer de Kingston à Pembroke ou du prolongement du chemin de fer de Lanark à Carleton-Place. Cette subvention est entièrement supprimée, et le point de départ est placé à une distance de 20 milles de celui du Kingston-Pembroke. Ce n'est pas une subvention accordée à la compagnie du chemin de fer de Kingston à Pembroke, mais à un chemin de fer de Carleton-Place à Bathurst. Il ne vient pas dans un rayon de 20 milles du chemin de fer de Kingston à Pembroke. C'était d'abord une subvention accordée au chemin de fer de Kingston à Pembroke ; mais aujourd'hui, il se trouve transféré à un chemin de fer qui n'est pas même dans le voisinage de celui de Kingston à Pembroke.

M. EMMERSON : C'est virtuellement la même ligne. Il y a cette différence : le nom d'une certaine compagnie est supprimé, et c'est à la construction du chemin de fer même que la subvention est accordée ; et c'est la fin que l'on se propose en accordant ces subventions.

M. HAGGART : Le ministre ne semble pas m'avoir compris, ou je suis bien lourd d'entendement. Je dis que la subvention est accordée à une ligne de chemin de fer dont le tracé pourra passer à plus de 20 milles de celui du chemin de fer de Kingston à Pembroke. La subvention avait été accordée, d'abord, à la compagnie de chemin de fer de Kingston à Pembroke, pour un embranchement reliant ce chemin de fer à Carleton-Place. On a changé cela, et aujourd'hui la compagnie peut construire de Lanark à Sharbot-Lake ou Bathurst.

M. EMMERSON : L'honorable député sait que les conditions ne sont plus les mêmes, que le Pacifique-Canadien a fait l'acquisition du chemin de fer de Kingston à Pembroke, que le Pacifique-Canadien se raccorde avec le Kingston-Pembroke à Sharbot-Lake et qu'il a été établi un chemin de fer de Sharbot-Lake à Bathurst, et cette ligne de chemin de fer que nous proposons de subventionner pourra être construite à partir d'un point quelconque entre Sharbot-Lake et Bathurst, et le terminus de l'Est reste le même qu'au début.

M. HAGGART : On pourrait dire la même chose d'un prolongement ayant son point de départ à 500 milles de Sharbot-Lake, pourvu qu'il se reliât au Kingston-Pembroke.

Nous savons que le Pacifique-Canadien a fait l'acquisition de ce chemin de fer. Mais

cette subvention n'est pas en faveur du Pacifique-Canadien, mais simplement d'un chemin de fer de Carleton-Place à Bathurst ou Sharbot-Lake. Sans doute, je n'ignore pas, comme l'a dit le ministre des Chemins de fer, que le Pacifique-Canadien a loué pour un certain nombre d'années le chemin de fer de Kingston à Pembroke. Mais ce chemin de fer se relie au Pacifique-Canadien à Sharbot-Lake. Etant donné ce raccordement entre le Pacifique-Canadien et le Kingston-Pembroke, cette subvention serait applicable à tout chemin de fer partant d'un point quelconque sur le Pacifique-Canadien.

M. EMMERSON : La fin de la subvention première accordée au Kingston-Pembroke était d'assurer des moyens de transport au pays situé entre Sharbot-Lake et Carleton-Place. Les endroits au sud sont déjà desservis, comme le sait l'honorable député (M. Haggart), par le Pacifique-Canadien. En accordant cette subvention, nous voulons assurer des moyens de communication au pays situé au nord de la présente ligne du Pacifique-Canadien. Les conditions ont changé depuis que la première subvention a été accordée, ce qui a permis d'accorder cette aide à une ligne desservant ce territoire que devait desservir la ligne à laquelle cette première subvention était accordée, et nous aurons atteint le but que nous nous proposons en accordant cette subvention, s'il est construit une ligne entre Sharbot-Lake et Bathurst et Carleton-Place, et cela moyennant une dépense beaucoup moins forte pour le pays, car la distance aura été diminuée, tandis que le territoire qu'on se proposait de pourvoir de voies de communication aura son chemin de fer.

M. HAGGART : Je ne conteste aucunement qu'il soit à propos de doter cette partie du pays de voies ferrées. J'ai commencé par alléguer que ces subventions n'étaient pas toutes des renouvellements, mais que, dans certains cas, la subvention avait été enlevée au chemin de fer qui devait primitivement la recevoir. Je ne m'oppose pas à ce qu'on accorde une subvention à un chemin de fer qui devra desservir la ville de Lanark. J'ai déclaré, l'autre jour, que Lanark, particulièrement, avait droit à une subvention en vue de la construction d'un chemin de fer pour son avantage. Ce que je prétends, c'est que le ministère a retranché des subventions aux lignes de chemins de fer auxquelles elles étaient d'abord destinées. Dans ce cas, la subvention n'est pas pour le Pacifique-Canadien, la compagnie qui a pris à bail le Kingston-Pembroke, mais est offerte à toute compagnie ou personne qui construira le chemin de fer.

M. EMMERSON : A quiconque le construira ; c'est ce que nous voulons. L'honorable député (M. Haggart) et moi différons d'avis sur ce point seulement : il voudrait qu'il fût accordé une subvention à une cer-

taine compagnie, tandis que je voudrais accorder une subvention pour la construction d'une ligne de chemin de fer.

Tel a été le premier objet et bien que l'on ait pu faire un changement dans la lettre dans ce cas, il n'y en a pas eu dans l'esprit. Nous offrons la subvention afin d'assurer la construction de ce chemin de fer avec une meilleure perspective de succès.

M. HAGGART : L'honorable ministre a fait la déclaration que j'attendais de lui. Il dit qu'il accorde une subvention en vue d'obtenir la construction d'un chemin de fer. Mais comme je l'ai démontré, il accorde des subventions à deux ou trois lignes vers la baie James qui sont l'œuvre de compagnies dont le seul but est la spéculation, et il refuse d'aider au gouvernement d'Ontario dans la construction de son chemin de fer jusqu'à la baie James.

M. EMMERSON : C'est là déplacer la question. Mon honorable ami (M. Haggart) s'écarte lui-même de la proposition qu'il a soutenue tout à l'heure, à savoir que ce n'est pas un renouvellement de subventions mais de nouvelles subventions. Je veux me borner à cette question. S'il veut déplacer le terrain de la discussion il en est libre. Mais je crois lui avoir démontré que cette subvention est essentiellement la même que précédemment.

M. HAGGART : C'est la manière d'un enfant de terminer une discussion. Mais je crois que la Chambre comprend parfaitement ce que je veux établir.

M. EMMERSON : Et je ne m'occupe pas, du moment que vous votez l'argent, que je la comprenne ou non.

M. SPROULE : Le Gouvernement n'a-t-il pas voté une subvention au chemin de fer de Témiskaming il y a quelques années, lorsque la construction en a été commencée par le gouvernement d'Ontario ?

M. EMMERSON : Non, le gouvernement fédéral et le gouvernement d'Ontario ne se sont jamais entendus sur ce point.

M. LAURENCE : La discussion porte, si je comprends bien, sur tous les paragraphes de l'article 1e, mais je veux signaler spécialement l'attention de la Chambre le paragraphe 26 :

26) Pour une ligne ferrée depuis la station Debart sur l'Intercolonial jusqu'à la mine de houille de Debart, ne dépassant pas 4 milles $\frac{1}{2}$, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 57 de 1903, item 20 de l'article 2.

Si la chose est régulière, je proposerai un amendement. Je propose qu'après le mot "mine" dans la deuxième ligne les mots suivants soient ajoutés : "ou de la mine de houille de Debart jusqu'au terminus nord du chemin de fer de la Londonderry Iron Mining Company, près de East-Mines".

Cela ne change rien à la résolution quant à la longueur de la ligne ou au montant de la subvention.

Cela permet seulement à cette compagnie de construire au sud ou sud-ouest, mais qu'elle construise dans une direction ou une autre il faut qu'elle raccorde son chemin avec l'Intercolonial.

M. EMMERSON : La question est de savoir si nous pouvons, en vertu des règles de la Chambre, modifier ces résolutions d'une façon quelconque ou modifier le bill qui a été voté pour faire suite à certaines résolutions.

M. HAGGART : Quel est le changement proposé ?

M. EMMERSON : D'après les termes du paragraphe 26 cette ligne relie directement l'Intercolonial à la station Debort où sont les mines de houille Debort, une distance de quatre milles et demi. D'après l'amendement proposé, la ligne commencerait à la mine de houille Debort, se rendrait au terminus du chemin de fer de la compagnie Londonderry Iron and Mining à East-Mines. La longueur du chemin n'est changée en aucune façon.

M. HAGGART : La question est de savoir s'il ne faudrait pas un autre message de Son Excellence approuvant ce changement. Ce n'est pas la première fois que je prétends qu'un honorable membre de cette Chambre n'a pas le droit de proposer un amendement à une subvention ou aucune autre dépense quelconque.

M. FIELDING : Nous ne substituons pas exactement une résolution à une autre et la dépense proposée ne change pas de catégorie ; il n'y a qu'un changement dans les détails. Je crois que mon honorable ami a le droit de faire cela. C'est, je crois, permis par le règlement. D'après la résolution actuelle, le chemin de fer va de la station Debort sur l'Intercolonial, jusqu'aux mines Debort, une distance de quatre milles et demi. A un autre endroit éloigné de quelques milles il y a une ligne qui part de l'Intercolonial et qui va dans la même direction. La proposition est de partir du même terminus et de faire raccordement avec cette ligne que l'on suivra pour atteindre l'Intercolonial. De cette façon le même but est atteint et la mine se trouve reliée avec l'Intercolonial.

M. STOCKTON : Mais vous ne changez pas le montant ?

M. FIELDING : Non, ni la longueur. Nous ne pourrions pas changer la somme ni la destination, mais la ligne remplit le même but qui est de raccorder l'Intercolonial avec les mines de houille.

(L'amendement est adopté.)

M. LAURENCE.

Sur l'article 2, (interprétation du mot "coût").

M. R. L. BORDEN : Est-ce que ce mot est reproduit de la loi précédente ?

M. EMMERSON : Avec cette exception que nous ajoutons les mots : "mais ne devra pas comprendre le coût du matériel du chemin de fer et du terminus". C'est virtuellement le même article à l'exception qu'il définit plus clairement que le coût matériel ne doit pas être compris dans le coût de la construction du chemin de fer qui ne doit pas dépasser \$15,000 par mille. Telle était l'intention, mais elle n'était pas exprimée très clairement.

Sur l'article 8, (rails de fabrication canadienne).

M. LOGAN : Je propose que le paragraphe 8 soit abrogé et que le suivant lui soit substitué :

Le Gouverneur en conseil mettra comme condition au paiement de cette subvention que la compagnie emploiera des rails neufs en acier et des attaches faits en Canada, et achètera tous les matériaux et approvisionnements nécessaires à la construction de son chemin et son premier matériel roulant, de producteurs canadiens, si tels rails, attaches, matériel, etc., peuvent être obtenus de bonne qualité dans le Canada et à des prix et conditions aussi favorables qu'ailleurs, ce dont le ministre des Chemins de fer sera seul juge.

(L'article ainsi modifié est adopté.)

Sur l'article 1er, paragraphe 20.

20) A la compagnie du chemin de fer de Lotbinière à Mégantic, pour une voie ferrée depuis un point sur la ligne entre Lyster et Lime-Ridge, jusqu'à un point à ou près le pont sur le Saint-Laurent à ou près Québec, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 57 de 1903, article 2, item 45, ne dépassant pas 30 milles de longueur.

M. SAVOIE : Je propose que les mots "entre Lyster et Lime-Ridge" soient supprimés et remplacés par les mots "dans le canton d'Inverness".

M. FOSTER : Est-ce que Lyster et Lime-Ridge sont dans le canton d'Inverness ?

M. SAVOIE : Non ; Lyster est à environ 50 milles de Lime-Ridge et je veux faire ce changement pour que la ligne qui traverse Inverness ne passe pas par Lyster.

M. MONK : Quelle différence cet amendement apporte-t-il à la subvention de 1903 ?

M. SAVOIE : C'est sur le même chemin entre Inverness et le pont. Cela s'accorde avec la subvention accordée en 1903, mais au lieu de passer par Lyster le chemin devrait passer par le canton d'Inverness, ce qui l'éloignera de 10 ou 12 milles de Lyster. Un chemin qui passerait par Lyster serait parallèle au Grand-Tronc, tandis qu'en passant par Inverness il sera éloigné de 10 à 12 milles du Grand-Tronc. Il desservira le

canton de Leeds et le moulin de Kinnears au lieu de courir parallèlement au Grand-Tronc.

M. FOSTER : Ce chemin est-il dans le comté de l'honorable député ?

M. SAVOIE : Dans le comté de Mégantic.

M. MONK : Vous rappelez-vous quels étaient les termes de la subvention de 1903 ?

M. EMMERSON : Le paragraphe 2, chapitre 57, de la loi de 1903, se lit comme suit :

Pour une ligne ferrée depuis Lime-Ridge allant dans la direction du nord dans le comté de Mégantic en passant par le comté de Wolfe, ne dépassant pas 50 milles de longueur, en renouvellement de la subvention accordée en vertu du chapitre 4, 1894.

M. URIAH WILSON : Combien de milles de ce chemin ont été construits ?

M. SAVOIE : La charte a été obtenue il y a quelques années et elle a été renouvelée, et les études sont presque entièrement terminées.

M. URIAH WILSON : Est-ce tout ce qui a été fait depuis 1894 ?

M. EMMERSON : Une partie du chemin a été construite.

M. URIAH WILSON : Lorsqu'une compagnie de chemin de fer a une charte depuis douze ans et qu'elle n'a rien fait, on ne devrait pas lui voter de subvention.

M. SAVOIE : Je n'avais pas compris la question de mon honorable ami. Le chemin de fer de Lotbinière et Mégantic a 30 milles construits et actuellement en exploitation. Cette subvention est pour la continuation de la ligne jusqu'à Lime-Ridge, et je demande que le tracé soit changé de Lyster à Inverness.

M. EMMERSON : Il y a 30 milles de construits, et cette subvention est pour un prolongement qui ne dépassera pas 15 milles.

(L'article, ainsi modifié, est adopté.)

M. R. L. BORDEN : Avant que ce bill soit adopté, je désire dire que j'ai fait l'addition du nombre de milles des différents chemins de fer compris dans l'état déposé par l'honorable ministre des Chemins de fer et des Canaux, et que cette addition donne 3,144 milles. Je fais cette déclaration afin qu'elle paraisse dans le hansard, et que nous puissions savoir ce que nous votons. Le nombre de milles est peut-être un peu plus considérable que celui qui paraît dans les résolutions. Je crois qu'il peut y avoir une petite différence, mais je ne crois pas qu'elle soit considérable.

M. EMMERSON : Il peut y avoir certains changements dans les tracés, mais dans tous les cas la déclaration de mon honorable ami donnant 3,144 milles est, je crois, à peu près correcte.

M. URIAH WILSON : Quel délai accordez-vous à ces chemins de fer pour compléter leurs travaux ?

M. EMMERSON : La construction doit en être commencée dans les deux ans et finie dans les quatre ans.

M. URIAH WILSON : Est-ce que cela s'applique à tous les chemins de fer ?

M. EMMERSON : A tous ces renouvellements.

M. URIAH WILSON : Que ferez-vous dans le cas où ces compagnies ne se conformeront pas à ces règlements ?

M. EMMERSON : Nous ne pouvons pas dire à l'avance.

Nous ne pouvons établir une règle générale dans des matières de ce genre. Je suppose que chaque cas devra être jugé sur ses propres mérites. Si nous faisons une règle générale, ce serait peut-être désastreux pour certaines compagnies.

M. FOSTER : Ces subventions dureront-elles jusqu'aux prochaines élections générales ?

M. EMMERSON : Vous voulez faire de la plaisanterie. Vous devriez traiter cette question sérieusement.

(Le comité fait rapport du bill.)

Sur la proposition de la 3e lecture.

M. A. C. MACDONELL (Toronto-sud) : Avant que ce bill soit lu la troisième fois, je désire appeler l'attention du ministre sur le chemin de fer que le gouvernement d'Ontario possède et construit et qui est connu sous le nom de chemin de fer de Temiskaming au nord d'Ontario. Je veux lui demander s'il y a eu une correspondance entre le gouvernement d'Ontario et le gouvernement fédéral, ou s'il y a eu des entrevues entre les représentants des deux gouvernements au sujet d'une subvention à ce chemin de fer provincial. En réponse à une motion que j'ai faite récemment, le Gouvernement a déposé sur le bureau de la Chambre un état montrant que de très fortes sommes ont été payées à d'autres provinces spécialement à la province de la Nouvelle-Ecosse et à la province de Québec, pour en construire des chemins de fer dans la province, ou pour payer le coût de ceux déjà construits par les provinces lorsque le Gouvernement en a fait l'acquisition pour des fins d'utilité publique. Je voudrais savoir si le Gouvernement est arrivé à quelque décision à ce sujet. Je demanderais au ministre de la faire connaître et je demanderais au ministre de nous dire s'il se propose d'aider au gouvernement d'Ontario dans la construction du chemin de fer de Temiskaming au Nord d'Ontario.

M. EMMERSON : Cette question a été examinée déjà cet après-midi dans la discussion en comité général.

M. A. C. MACDONELL : Je n'étais pas dans la salle à ce moment.

M. EMMERSON : Les sommes payées aux provinces n'étaient pas des subventions aux gouvernements de ces provinces pour des chemins de fer à construire ou en cours de construction.

Dans le cas de la Nouvelle-Ecosse cette province avait construit un chemin de fer qui subséquemment est devenu partie de l'Intercolonial, et lors du règlement de comptes entre cette province et le gouvernement fédéral, ce dernier paya une certaine somme à la province pour la rembourser de ce qu'elle avait dépensé. Voilà ce que je me rappelle de la transaction. Je puis me tromper dans les détails parce que je ne les ai pas devant moi. Au sujet des sommes qui ont été payées à la province de Québec au sujet de la ligne de chemin de fer entre la ville de Québec et la ville de Montréal sur la rive nord du Saint-Laurent, tout le monde se rappelle que ce chemin de fer a été vendu par la compagnie qui l'exploitait au chemin de fer canadien du Pacifique.

Le gouvernement de Québec avait payé certaines subventions à cette compagnie qui était connue sous le nom de compagnie Sénécal, je crois, et après que le chemin de fer fut devenu la propriété de la compagnie du Pacifique le gouvernement de Québec s'adressa au gouvernement fédéral et en obtint un règlement en vertu duquel le gouvernement fédéral paya au gouvernement de Québec le total ou une partie seulement des subventions accordées pour la construction du chemin de fer du Nord.

M. FIELDING : Le gouvernement de Québec avait construit le chemin lui-même et l'avait ensuite vendu à la compagnie.

M. EMMERSON : Oui, il l'avait vendu à la compagnie et c'est de cette manière que cette transaction a eu lieu. Le chemin de fer de Temiskaming que le gouvernement provincial d'Ontario construit n'a pas du tout les mêmes droits à l'aide fédérale. Je puis dire que lors du commencement des travaux ou peu de temps après qu'ils furent commencés le gouvernement d'Ontario s'adressa au gouvernement fédéral et demanda qu'on l'aide à le construire. Je n'étais pas alors membre du Gouvernement mais je sais que la demande a été refusée. Je crois que c'est un fait politique que tout le monde connaît. Je puis dire aussi en réponse à mon honorable ami, que je crois que des lettres ont été échangées entre le premier ministre de la province d'Ontario et le premier ministre du Canada, à propos de cette question. Aucune décision, je crois, n'a été prise et la question est encore à l'étude.

M. W. F. MACLEAN : J'aurais certainement cru qu'un chemin de fer qui ouvre un

M. A. C. MACDONELL.

pays nouveau comme celui-ci avait autant de droits à l'aide du gouvernement fédéral qu'aucun autre chemin, qu'il soit construit en tout ou en partie avec l'argent d'une province. On n'a jamais posé, au sujet de l'aide à accorder aux chemins de fer, aucun principe qui empêcherait ce chemin de recevoir de l'aide du gouvernement fédéral et conséquemment la question mérite d'être bien pesée. Si nous votons les subventions ce chemin devra en recevoir une.

M. SINCLAIR : La déclaration de l'honorable député de Toronto au sujet de la Nouvelle-Ecosse n'est pas tout à fait exacte. La province de la Nouvelle-Ecosse n'a pas construit un mille de chemin de fer comme chemin provincial depuis la confédération. Le gouvernement de cette province avait construit quelques chemins de fer avant 1867 et à l'entrée de cette province dans la confédération on lui a accordé une certaine somme en remboursement de ce qu'elle avait dépensé. Depuis cette époque la législature de la Nouvelle-Ecosse a accordé ses subventions à divers chemins de fer. Elle a donné une subvention de \$8,000 au chemin de fer Eastern-Extension. C'est de cette subvention, je suppose, que l'honorable député veut parler.

La députation sait que l'Etat entra en possession de ce tronçon de voie ferrée qui fit ensuite partie du réseau de l'Intercolonial. Alors, la province de la Nouvelle-Ecosse demanda que la subvention de \$8,000 par mille payée au chemin de fer Eastern-Extension fût remboursée à la province. Cette réclamation fut soumise à un arbitrage et acquittée plus tard. Elle s'élevait à \$671,000. Mais il n'est pas exact de dire que le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse a reçu de l'aide des autorités fédérales pour construire des chemins de fer, uniquement parce qu'elles ont subventionné telle ou telle voie ferrée sans en construire une seule d'un caractère provincial depuis l'existence de la confédération.

M. URIAH WILSON : Avant la troisième lecture du bill, le ministre devrait, il me semble, nous donner les renseignements relatifs à l'intérêt payé par les chemins de fer sur les subventions qu'ils reçoivent.

M. EMMERSON : Je me proposais de fournir ces renseignements au commencement d'une prochaine séance.

M. URIAH WILSON : Fort bien.

M. LAKE : Si quelques-unes de ces compagnies en faveur desquelles on a fait revoter des subventions n'ont pas encore entrepris les travaux de construction, elles ont démontré, ce semble, qu'elles ne peuvent pas ou ne désirent pas établir le chemin de fer. Par conséquent, nous ne devrions pas leur voter de nouveau ces subventions. Le ministre vient de dire que l'objet des subventions est d'assurer la construction des voies

ferrées, et non de favoriser une compagnie en particulier ayant obtenu des privilèges.

En renouvelant une subvention en faveur d'une compagnie on ne fait que donner une certaine valeur à ces privilèges dont les personnes auxquelles ils ont été conférés peuvent alors disposer, avec profit pour elles-mêmes, en faveur de quelque autre compagnie qui veut et qui peut établir le chemin de fer. Selon moi, il serait préférable de supprimer les noms des compagnies.

M. EMMERSON : Si l'honorable député parcourt attentivement la liste des chemins de fer subventionnés par le présent bill et les compare aux subventions accordées en premier lieu, il s'apercevra que, dans la plupart des cas, le nom de la compagnie a été retranché et qu'il n'est plus question que de subventionner une ligne de chemin de fer. Lorsqu'une partie de la voie a été construite par une compagnie et qu'il s'agit de la prolonger, la subvention est votée à cette compagnie. Mais, lorsqu'il existait des doutes et que la compagnie n'avait pas fait preuve d'activité et d'énergie, je me suis permis de rayer son nom et d'appliquer la subvention à la ligne de chemin de fer.

M. KEMP : Bien des citoyens de la province d'Ontario éprouveront, j'en suis sûr, une grande déception en apprenant que le Gouvernement n'a pas acquiescé à la demande par les autorités provinciales d'une subvention en faveur du chemin de fer Temiskaming and Northern. C'est purement un chemin de fer de colonisation. Il n'est pas parachevé et on se propose, je crois, de le prolonger, si on obtient assez d'encouragement des autorités fédérales.

M. EMMERSON : Le présent bill se borne à ressusciter certaines subventions. Il n'en accorde pas de nouvelles et nous ne pouvions pas nous occuper d'une demande et laisser les autres de côté. Par conséquent, il ne sied pas à l'honorable député de parler de subventions nouvelles, soit en faveur du Gouvernement de sa province soit en faveur d'une compagnie.

M. KEMP : Tout en faisant revivre certaines subventions, j'ai compris que, parfois, on les appliquait à d'autres chemins de fer, en faisant par là des subventions nouvelles. Quoi qu'il en soit, rien ne nous empêche de discuter la demande d'une subvention par le gouvernement de l'Ontario pour venir en aide à son entreprise. Ce chemin de fer reliera le Grand-Tronc à partir de North-Bay au Transcontinental national. C'est purement un chemin de fer de colonisation, mais un chaînon très important. Si d'autres voies ferrées ont des titres, celle-ci est assurément l'une des plus méritantes.

Le représentant de Guysborough (M. Sinclair) a fait ressortir le fait qu'il ne s'est pas construit de chemins de fer dans la Nouvelle-Ecosse depuis la confédération. A vrai dire, le gouvernement fédéral a cons-

truit presque tous les chemins de fer dans cette province, sauf quelques-uns qui n'ont pas d'importance.

M. FIELDING : Quel gouvernement ?

M. KEMP : Les différents gouvernements qui se sont succédés au Canada. Ceci s'applique particulièrement à l'Intercolonial. Le gouvernement du Canada a, dans une large mesure, fourni tous les fonds qui ont servi à la construction des chemins de fer de la Nouvelle-Ecosse.

M. EMMERSON : C'était en conformité du pacte de la confédération.

M. KEMP : Depuis la confédération, le gouvernement fédéral a presque toujours assumé la responsabilité entière découlant de la construction de voies ferrées dans la Nouvelle-Ecosse, et il ne rend pas justice à la province d'Ontario en refusant d'étudier cette question et de se prononcer plus clairement.

M. FIELDING : Vu que nous nous occupons de remettre en vigueur certaines subventions, nous ne sommes pas tenus de dévoiler nos intentions au sujet de chemins de fer que le projet de loi ne mentionne pas, sans entreprendre de discuter sur l'importance relative des différentes voies ferrées, si le Gouvernement était obligé de dire ce qu'il fera pour l'une, il sera également tenu de dire ce qu'il fera pour les autres dans d'autres régions du pays. Mais, comme nous nous bornons à faire revivre des subventions, il y a lieu d'élaguer ces questions.

L'honorable député est complètement dans l'erreur lorsqu'il dit que le gouvernement fédéral a construit tous les chemins de fer de la Nouvelle-Ecosse, sauf quelques-uns qui n'ont pas d'importance.

Il se construit actuellement une ligne de 200 milles qui coûtera \$13,000 par mille au Trésor de la province. Il y a un autre chemin de fer de 186 milles auquel nous venons en aide jusqu'à un certain point, mais à la construction duquel le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse contribue jusqu'à concurrence d'environ \$13,000 par mille.

M. R. L. BORDEN : A titre d'avances.

M. FIELDING : Oui ; mais, dans l'un des deux cas, il est stipulé que, si le prêt est remboursé on pourra défalquer la subvention ordinaire.

L'Intercolonial dessert l'est et le nord de la Nouvelle-Ecosse ; mais, dans toute la partie occidentale, le gouvernement fédéral n'a pas construit le moindre chemin de fer, sauf un chaînon de 18 milles du chemin qu'on appelait le chemin des comtés de l'ouest qu'il a établi à ses frais pour ainsi dire. Abstraction faite de ce tronçon, tous les chemins de fer à l'ouest de la ville d'Halifax ont été construits indépendamment de l'Intercolonial, et l'Etat n'a accordé à ces entreprises que la subvention d'usage.

M. KEMP: Quel est le montant des subventions que nous avons accordées aux voies ferrées que mentionne le ministre et qui ont reçu de l'aide des autorités provinciales ?

M. FIELDING: Les subventions ont été celles qu'autorisent les dispositions générales de la loi sur les subventions fédérales. Le chiffre varie, selon les circonstances, de \$3,200 par mille pour une voie ordinaire à \$6,400 par mille lorsque les frais d'établissement dépassent un chiffre fixé. Je ne saurais dire dans quelle proportion la subvention la plus élevée a été payée, mais quelques-uns des chemins de fer ont coûté fort cher.

M. W. F. MACLEAN: Le représentant de Toronto (M. Kemp) ne doit pas perdre de vue que le ministre des Douanes, le ministre des Travaux publics et le ministre de la Justice surveillent les intérêts de l'Ontario et qu'à la présente session, ils ont obtenu une grosse subvention pour le canal entre Newmarket et la vallée de la Trent.

(Le projet de loi est lu pour la 3e fois et adopté.)

ADOPTION DU BILL RELATIF A LA COMMISSION DU PORT DE MONTREAL.

Le bill (n° 222) déposé par M. Brodeur, tendant à autoriser de nouvelles avances à la commission du port de Montréal, est lu pour la 2e fois, et la Chambre se déclare en comité pour l'étudier.

Sur l'article 1er :

Le Gouverneur en conseil pourra avancer de temps à autre et payer à la corporation des commissaires du port de Montréal, ci-après appelée "la corporation" telles sommes d'argent, n'excédant pas la somme de deux cent cinquante mille dollars, qui seront requises pour permettre à la corporation de racheter certaines obligations émises par elle en 1876 et devenant dues en juillet prochain.

M. MONK: Le Gouvernement a-t-il pris une décision au sujet de la réorganisation de la commission et du choix de nouveaux commissaires ?

M. BRODEUR: A la présente session, le Gouvernement a fait adopter une loi relative à la réorganisation de la commission. La proclamation fixant la date de la mise en vigueur de cette loi n'a pas encore été publiée. Des dispositions seront prises après la prorogation des Chambres.

M. MONK: Quand se propose-t-on d'opérer ce changement très important ?

M. BRODEUR: Le plus tôt possible. Je ne puis préciser le jour où la loi sera mise en vigueur. Je n'ai pas eu le temps d'étudier la question au cours de cette session, mais je me propose de le faire sous peu.

M. FIELDING.

M. W. F. MACLEAN: Quelqu'un a-t-il sollicité cette charge auprès du ministre ?

M. BRODEUR: Oui.

M. MONK: Qu'est-ce qui retarde cette réorganisation ? Lorsque le ministre a déposé le projet de loi qui fut ensuite adopté, il nous a expliqué que cette réorganisation était absolument nécessaire et qu'on avait mille raisons de ne pas retarder. Des circonstances particulières ont-elle empêché la réalisation du projet ?

M. BRODEUR: Il n'y a pas de circonstances particulières, si ce n'est que j'ai été retenu à Ottawa pendant toute la session et que j'ai dû suivre assidûment les travaux parlementaires. L'honorable député (M. Monk) sait que, depuis la réunion des Chambres, plusieurs questions d'une extrême importance intéressant mon département sont venues en discussion. Par conséquent, mes occupations m'ont plus captivé que je ne m'y attendais.

M. FOSTER: Qu'est-ce qui vous a empêché de régler cette affaire l'autre soir, après le dîner ?

M. BRODEUR: Cela demande un peu plus de temps. Je me propose de m'occuper de cette question, aussitôt après la prorogation. Il est vrai que des plaintes se sont fait entendre, mais, depuis, le travail s'est fait d'une manière très satisfaisante. De grandes améliorations ont été accomplies et j'ai l'intention d'appliquer énergiquement la loi adoptée ces jours derniers.

M. MONK: Quels commissaires ont offert leur démission au Gouvernement ? Combien d'entre eux remplissent encore leurs fonctions ?

M. BRODEUR: Pris à l'improviste, je ne puis fournir de renseignements certains à mon honorable ami.

M. MONK: N'est-il pas vrai qu'ils ont tous résigné leurs fonctions ?

M. BRODEUR: J'incline à croire que la plupart ont offert leur démission qui a été acceptée. Cependant, il me semble qu'ils consentent à remplir leurs fonctions jusqu'à la nomination de leurs successeurs.

M. BERGERON: J'ai lu dans les journaux que la commission ne pouvait pas siéger parce qu'elle n'était pas en nombre. Est-ce parce qu'un si grand nombre a démissionné ?

M. BRODEUR: La commission se compose des mêmes membres qu'auparavant. Je serais surpris d'apprendre qu'elle n'est pas en nombre, excepté dans des circonstances qui peuvent se présenter n'importe quand. A une exception près, je crois que tous les membres de la commission assistent aux séances. Il se peut qu'un jour il n'y ait pas eu quorum. Cependant, je re-

gois de temps à autre des conclusions adoptées par la commission, ce qui démontré que ses membres remplissent leurs fonctions.

M. KEMP : Je crois qu'autrefois la commission du port émettait elle-même des obligations.

M. BRODEUR : Oui.

M. KEMP : Le Gouvernement en garantissait-il le remboursement ?

M. BRODEUR : Non, le Gouvernement n'en garantissait pas le remboursement. On peut répartir en deux catégories les obligations émises par la commission du port de Montréal—d'abord, celles que détient le public et, ensuite, les obligations dont l'Etat est porteur. Voici un relevé indiquant le chiffre total des obligations émises par la commission. Elles représentent \$8,682.200 dont \$2,222.000 sont entre les mains du public et sont remboursables aux dates suivantes :

Montant.	Date de l'échéance.
\$250,000.. . . . .	. . . . .5 juillet 1906
100,000.. . . . .	. . . . .5 juillet 1910
200,000.. . . . .	. . . . .5 juillet 1913
200,000.. . . . .	. . . . .5 juillet 1914
100,000.. . . . .	. . . . .5 juillet 1915
100,000.. . . . .	. . . . .5 juillet 1915
235,000.. . . . .	. . . . .5 juillet 1917
300,000.. . . . .	. . . . .5 juillet 1918
407,000.. . . . .	. . . . .5 juillet 1921
300,000.. . . . .	. . . . .5 juillet 1924

\$2,222,000

Ce bill a pour objet de pourvoir au rachat des obligations qui écherront le 5 juillet, après-demain.

La commission du port de Montréal se propose d'émettre des obligations au montant de \$250,000 à 3 pour 100 à intérêt et de les remettre à l'Etat. Celui-ci a racheté les dernières émissions d'obligations qui représentent des travaux exécutés conformément à un cahier des charges approuvé par le Gouvernement. Le cabinet a cru devoir rembourser les obligations qui étoient après-demain.

M. FOSTER : Quel intérêt portent-elles ?

M. BRODEUR : Un intérêt de 6 pour 100. C'est le taux de la plupart des débentures émises et détenues par le public. Le Gouvernement a cru préférable d'accepter les obligations de la commission à 3 pour 100. Ce sera autant d'économisé pour la commission qui, au lieu d'avoir \$150,000 à payer sur les obligations échéant après-demain, ne paiera désormais que la moitié de cette somme.

M. KEMP : Le Gouvernement peut-il emprunter de l'argent à 3 pour 100 ?

M. FIELDING : Pas dans le moment.

M. BRODEUR : On considère que cette avance à la commission du port aidera celle-ci dans les circonstances.

M. KEMP : Il y a deux ou trois semaines, je me trouvais à Montréal, sur les quais. Je me suis aperçu que les nouveaux travaux n'étaient pas parachevés. De plus, tout semblait dans un état de confusion épouvantable. On pouvait difficilement y circuler en voiture.

Le ministre a dit dernièrement qu'il se proposait de choisir les commissaires le plus tôt possible. Il m'est venu à l'idée qu'il tardait trop.

Il s'est rendu sur les quais, j'en suis sûr, et comprend ce que je veux dire. Lorsque j'ai passé là, des marchandises étaient entassées aux mauvais endroits, des appareils mécaniques—servant probablement à la construction des quais—se trouvaient dans le chemin et tout était en désordre. Les quais m'ont paru solidement construits et devront faire honneur à la ville et au pays; mais, je le répète, il régnait beaucoup de confusion et on semblait prolonger inutilement les travaux. Je voudrais savoir si le ministre ne peut rien faire pour opérer un changement. Il m'a semblé que la commission n'avait pas dû se mettre à l'œuvre; autrement, les quais auraient été déblayés et la circulation aurait été plus facile, non seulement pour les piétons, mais pour les voitures et les attelages des camionneurs. On sentait l'absence d'une direction éclairée.

M. BRODEUR : Lors de mon entrée en fonctions, je m'aperçus que plusieurs travaux étaient paralysés par suite des différends survenus entre les entrepreneurs et la commission, ou entre les ingénieurs nommés par celle-ci et ceux que le Gouvernement avait choisis. Il est entendu que, lorsque les ingénieurs ne sont pas d'accord, c'est au ministre à prendre une décision. J'ai eu à régler certaines difficultés et j'ai consacré tous mes soins aux questions qu'on m'a soumises. Il y a encore d'autres problèmes à résoudre. J'ai consulté les ingénieurs et les juristes. Dès que j'aurai reçu leur réponse, l'activité renaîtra. Dans l'intervalle, je puis dire à l'honorable député que les travaux se poursuivent. Ils ont été suspendus pendant quelque temps, en hiver, mais ils ont été repris et ils s'exécutent avec toute la célérité possible dans les circonstances.

M. MONK : Je ne suis pas d'avis que les travaux s'exécutent aussi rapidement que le ministre voudrait le faire croire. La description que le député de Toronto-est (M. Kemp) a faite de l'état des quais à Montréal n'est certainement pas une peinture assez fidèle de la situation. Il est incontestable que c'est au manque d'entente entre les commissaires du port qu'il faut attribuer la confusion et le désordre qui règnent sur les quais et qui nuisent beaucoup à ceux qui y ont affaire et choquent la vue de tous les visiteurs. La plupart des commissaires ont démissionné et n'attendent, ainsi que le ministre l'a dit, que la réalisation du projet communiqué dernièrement au Parlement.

Dans l'intervalle, ils ne déploient aucun zèle, sachant que leurs fonctions cesseront d'un moment à l'autre. Dans ces circonstances, il importe que le ministre mette le plus tôt possible le nouveau projet à exécution et choisisse des citoyens qui s'occuperont des travaux du port, qui auront assez de loisir pour le faire, sachant que leurs fonctions dureront un certain temps et qu'ils sont chargés de mettre le port en bon état.

Le ministre dit qu'il faut attribuer une grande partie des difficultés qui ont surgi aux disputes des ingénieurs. Pourtant, il sait que les commissaires eux-mêmes n'ont pas toujours été d'accord. Ainsi, la construction des hangars a été inutilement retardée et ceux-ci ne sont pas en mesure de répondre aux exigences du commerce. Tout bien pesé, il est urgent que le ministre fasse exécuter les améliorations du port sans aucun retard et avec toute la célérité possible. Peut-il nous dire si le Gouvernement a pris en considération les conclusions de la commission des transports au sujet de la création de ports libres? A-t-il calculé ce que coûterait la réalisation de ce projet. A-t-il pesé les titres de Montréal, de Québec et des autres ports des provinces inférieures dont la nationalisation a été demandée avec instance par la commission des transports?

M. BRODEUR : Je n'ai pas sous la main de données indiquant ce que coûterait la réalisation du projet de la commission des transports relativement à la création de ports libres. C'est un grand problème que celui-là. Dernièrement, j'ai eu l'occasion de parler des ports du pays voisin qui font concurrence aux nôtres. Je ne sache pas que les ports du Canada soient sur un pied d'infériorité comparativement à ceux des autres pays. Prenons, par exemple, le port de New-York, Boston et Portland, les trois ports américains qui rivalisent davantage avec ceux du Canada. Que s'y passe-t-il? A maintes reprises, des députés ont laissé entendre que ce sont des ports libres. Il n'en est rien. Le plus souvent, les marchandises qui passent dans ces ports sont transportées par des compagnies de chemins de fer qui leur appliquent les tarifs d'entier parcours du lieu d'exportation à la gare d'arrivée. Doit-on supposer qu'elles n'exigent rien pour leur permettre de payer l'intérêt sur le coût des installations des gares maritimes que traversent ces marchandises? La députation sait que les compagnies de chemins de fer n'ont pas l'habitude de renoncer à recouvrer l'intérêt sur leurs déboursés. Je suppose que c'est ce qui a lieu pour ces ports. On est porté à croire que nous sommes sur un pied d'infériorité comparativement aux ports américains parce qu'il existe un droit de qualage spécial à Montréal tandis que les marchandises expédiées d'Angleterre à Philadelphie ou à Boston, par exemple, n'ont pas apparemment à acquitter ce droit, attendu que les prix de

transport y sont établis d'après des tarifs d'entier parcours qui tiennent compte, non seulement du fret, mais aussi des redevances exigibles pour l'usage de la gare maritime de Boston. Je déclare donc que c'est une erreur de croire qu'il n'y a rien à payer dans les ports des Etats-Unis.

L'honorable député ne le prétend pas, je suppose. Tout de même, je suis d'avis que dans nos ports, surtout lorsque cette loi sera adoptée, on n'exigera plus que 3 pour 100 sur les travaux qui représentent une dépense d'un quart de million mais qui en représenteront un jour une de \$2,225,000. L'honorable député doit comprendre que cette avance fera un grand bien au port de Montréal et qu'on n'y exigera pas plus que 3 pour 100, au lieu de cinq ou six, pour l'usage des installations du port.

Je suis certain que, dans les ports américains que j'ai mentionnés, le public devra payer beaucoup plus que 3 pour 100, parce que ces grandes compagnies de chemins de fer ne sont pas en mesure d'emprunter de l'argent à ce taux. Or, il y a lieu de croire qu'elles exigent de leurs clients des prix qui représentent l'intérêt sur le capital qu'elles ont placé dans ces installations terminales. J'incline à croire que notre port est probablement sur un meilleur pied que les ports des Etats-Unis, grâce surtout à la présente loi.

M. MONK : Ce n'est pas exactement ce que je demandais. Je voulais savoir si le Gouvernement avait pris en considération les conclusions du rapport de la commission des transports, qui recommandait formellement de rendre libres certains ports, entre autres, celui de Montréal. Je n'ai pas fait allusion aux ports des Etats-Unis, bien qu'il soit incontestable que, là-bas, les frais de transport pèsent ou semblent peser moins lourdement sur les intéressés. Ainsi dans le port de New-York, les débarcadères appartiennent à des particuliers et les cargaisons des vaisseaux qui s'y rendent n'ont rien à payer, sauf ce qui est ajouté au fret pour pourvoir à l'entretien et à la réparation de ces débarcadères.

En réalité, à New-York et à Boston, il n'y a pas de charges apparentes comme celles que doivent acquitter les marchandises qui passent par Montréal.

Mais, voici ce qu'il importe de savoir : le Gouvernement se propose-t-il de mettre à l'étude et d'adopter les conclusions de la commission des transports, au moins celles qui ont trait à l'est du Canada? Ces ports, comme le ministre doit le savoir s'il a lu le rapport de la commission, sont quelques-uns des ports des Grands lacs, ceux du Saint-Laurent et des Provinces maritimes. A l'heure qu'il est, leur nationalisation nous obligerait à prendre leur dette à nos charges. C'est une affaire importante, car, au dire du ministre, le port de Montréal est grevé de lourdes obligations et celui de Québec a beaucoup de dettes. C'est là une question

dont le Gouvernement devra s'occuper le plus tôt possible.

Je désirais seulement savoir si le cabinet a mis à l'étude la proposition du représentant de Toronto qui revêt une grande importance à mes yeux. Le spectacle que présente actuellement le port de Montréal est déplorable et préjudiciable. Il n'y a aucun doute que de légers efforts suffiraient à améliorer l'aspect des quais, à faire cesser la confusion qui, non seulement nuit au mouvement commercial mais fait tort à la réputation du port. Bon nombre de commissaires, dont la plupart ont démissionné, ne sont pas en mesure de faire ce travail qui a donné lieu à une grande divergence d'opinions.

M. BERGERON : Quelles sont aujourd'hui, dans le port de Montréal, les charges que les vaisseaux doivent acquitter.

M. BRODEUR : Je n'ai pas les chiffres sous la main. Les droits de port sont ce qu'ils ont toujours été, à l'exception d'une disposition prise dernièrement par la commission du port relativement au pesage des grains et aux droits d'emmagasinage. C'est le seul changement qui ait eu lieu depuis que je suis à la tête du ministère.

M. KEMP : Le projet énoncé par la commission des transports de créer des ports libres au Canada est très important et sa réalisation serait de nature à faire naître des rivalités entre différents ports canadiens ayant d'eux-mêmes un caractère national. Le Gouvernement, j'imagine, a rédigé le présent bill autorisant cette avance au taux de 3 pour 100 dans le dessein de venir en aide au port de Montréal sans provoquer la jalousie des autres ports. Je ne crois pas qu'il prenne pour règle de faire des prêts à 3 pour 100 à d'autres ports canadiens, même si on le lui demandait. En tout cas, cette avance améliorera la situation du port de Montréal et diminuera les frais d'expédition par mer.

M. MACDONELL : Je voudrais savoir du ministre si le Gouvernement se propose de venir en aide aux commissaires de port dans toutes les parties du pays comme il est venu en aide à la commission du port de Montréal, de prendre à ses charges leurs obligations, de leur prêter de l'argent au taux de 3 pour 100 par année, de racheter leurs obligations à échéance aux mêmes conditions, de leur faire des avances au taux de 3 pour 100. Autrement dit, est-ce l'intention du Gouvernement de racheter à échéance les obligations des différentes commissions de port du Canada à des conditions aussi libérales que celles qu'il accorde aux commissaires du port de Montréal, au taux fort modique de 3 pour 100?

M. FIELDING : Je crois que c'est folie de vouloir résoudre une difficulté avant qu'elle se présente. A l'heure qu'il est,

nous nous occupons du port de Montréal. Nous faisons une chose qui l'aidera beaucoup et qui ne nous coûte presque rien. Si nous pouvions emprunter de l'argent à 3 pour 100, comme d'habitude, nous viendrions en aide au port de Montréal sans rien déboursier. Mais, l'argent porte un intérêt élevé dans le moment et, vu que nous ne pouvons pas emprunter à 3 pour 100, tout le Canada fait un léger sacrifice en rachetant ces obligations. Mais je crois avoir le droit de supposer que, règle générale, sinon aujourd'hui, du moins, dans un avenir rapproché, le marché financier sera plus accessible et que nous pourrions obtenir de l'argent à 3 pour 100. S'il en est ainsi, nous ne ferons réellement aucun sacrifice, en venant en aide à Montréal ?

Quant à ce que nous ferons à l'égard d'autres ports, notre conduite envers Montréal influencera sans doute notre décision, mais, il ne serait pas sage de la part du Gouvernement d'énoncer à ce sujet un principe d'une application générale. Si ceux qui portent intérêt à un port en particulier ont des propositions à faire et s'ils invoquent le cas de Montréal comme un précédent, nous leur rendrons justice. Cependant, l'honorable député doit comprendre qu'il ne serait pas sage dans le moment de tracer la ligne de conduite que le Gouvernement suivra.

M. MACDONELL : Il n'y a pas que la question du taux de l'intérêt à faire entrer en ligne de compte; il y a aussi celle de la garantie. Je suppose que les débetures émises sont une garantie suffisante du prêt consenti à la commission du port.

Lorsqu'il aura racheté les obligations échues, l'Etat possédera environ \$10,000,000 valant d'obligations de la commission. Celles-ci peuvent être de bonnes valeurs; elles peuvent aussi être de mauvais papier; On se demandera dans d'autres parties du pays pourquoi la commission du port de Montréal ne peut pas renouveler ses obligations au pair. C'est un problème qu'ont à résoudre les commissaires de différents ports. Les recettes des ports ont tellement diminué qu'ils ne peuvent pas renouveler leurs obligations au pair au moment de l'échéance. Cette question me paraît si importante que le Gouvernement devrait arrêter sa ligne de conduite à cet égard.

M. BRODEUR : Dans le présent cas, il y avait une raison particulière de consentir ce prêt. Depuis quelques années, le Gouvernement avait fait des avances à la commission du port de Montréal pour lui permettre d'exécuter des travaux. Il lui avait fait un prêt pour l'érection de hangars. L'intérêt lui a toujours été versé, de sorte que le Gouvernement n'a rien à réclamer de ce chef.

L'honorable député (M. Macdonell) se trompe un peu quant à ce que la commission doit à l'Etat. Sa dette est de \$6,460,000. Nous nous proposons d'ajouter un prêt de \$250,-

000. Le montant mentionné sera peut-être dû un jour, mais ce ne sera que dans quelques années, car le dernier emprunt n'écherra qu'en 1924.

M. MACDONELL : J'ai dit un jour.

M. BRODEUR : Je prie l'honorable député de m'excuser. Ainsi, il n'y a pas lieu de craindre que l'intérêt ne soit pas payé dans le présent cas. De plus, le Gouvernement a intérêt à faire ces avances; il désire vivement que la commission du port soit en état d'acquitter l'intérêt de sa dette. Aurait-il quelque avantage à laisser renouveler ces obligations au taux de 6 pour 100 ? Non, certes. Je crois que le Gouvernement agit sagement en les rachetant et en faisant cette avance à 3 pour 100, aux termes du projet de loi. Cela sera avantageux à la région qu'habite l'honorable député aussi bien qu'au port de Montréal, car celui-ci dessert un groupe important de la population. Il y va surtout de l'intérêt des provinces de l'Ouest que les taux du port de Montréal soient aussi abaissés que possible, et c'est le propre d'une sage politique de la part du Gouvernement de les abaisser en faisant ces avances.

M. BERGERON : Quelles sont les dépenses de la commission du port de Montréal, pour ses ingénieurs et tout le reste ? En ajoutant l'intérêt sur les emprunts, nous aurons un aperçu de ce que coûte l'administration du port.

M. BRODEUR : Le rapport de la commission du port de Montréal pour 1904 indique que les dépenses ordinaires se sont élevées à \$139,879.50, cette année-là.

M. BERGERON : Cela comprend-il les jetons de présence des commissaires, les appointements des ingénieurs, etc. ?

M. BRODEUR : Oui, cela comprend les frais des commissaires.

M. BERGERON : Les frais d'administration ?

M. BRODEUR : Oui.

M. BERGERON : Ainsi, en ajoutant cette somme à l'intérêt de la dette, on aurait un aperçu assez exact des dépenses du port de Montréal.

M. BRODEUR : Oui.

(L'article est adopté.)

Il est fait rapport du bill, qui est lu pour la 3e fois et adopté.

ADOPTION DU BILL MODIFIANT LA LOI SUR LES PÊCHERIES.

Le bill (n° 223), déposé par M. Brodeur, tendant à modifier la loi sur les pêcheries, est lu pour la 2e fois, et la Chambre se déclare en comité pour l'examiner.

M. BRODEUR.

Sur l'article 1er.

L'honorable M. L. P. BRODEUR (ministre de la Marine et des Pêcheries) : La loi de 1904 décréta que les baleiniers paieraient \$50, au lieu de \$500, pour une licence de pêche. Il y a deux ans, suivant en cela l'exemple de Terre-Neuve, nous avons élevé à \$500 le coût de la licence. La loi était raisonnable quant à la pêche aux baleines dans le golfe Saint-Laurent, tandis que, dans les régions septentrionales, cette industrie est peu lucrative, et ceux qui s'y livrent ne peuvent pas payer une somme si élevée. La loi décrète aussi que la baie d'Hudson forme partie du territoire canadien; nous avons cru qu'il était à propos d'incorporer cette déclaration dans nos statuts.

M. R. L. BORDEN : Comment vous proposez-vous de faire respecter cette loi ?

M. BRODEUR : Il y a deux ou trois postes de la gendarmerie du Nord-Ouest dans cette région. Le plus important est situé au cap Fullerton. Un nouveau vaisseau partira dans quelques jours pour la baie d'Hudson, où il fera une croisière entre ces différents postes et contribuera à faire respecter la loi.

M. W. F. MACLEAN : Quelle est la proportion des vaisseaux baleiniers qui sont de nationalité étrangère ?

M. BRODEUR : Je ne le sais pas.

M. W. F. MACLEAN : Sera-ce la moitié ?

M. BRODEUR : Je l'ignore.

M. KEMP : Quel est le nom du nouveau vaisseau ?

M. BRODEUR : Le "Rouville".

M. KEMP : Si je ne me trompe, on n'a pas fait payer \$500 pour les licences depuis 1904.

M. BRODEUR : Je suis porté à croire qu'on n'a rien retiré pour les permis de pêche dans la baie d'Hudson; mais le Gouvernement ayant pris des mesures pour appliquer la loi, nous avons reçu plusieurs demandes de permis.

M. W. F. MACLEAN : Un autre pays prétend-il avoir juridiction là-bas ?

M. BRODEUR : Non.

M. KEMP : Combien l'Etat aura-t-il de vaisseaux dans la baie d'Hudson ?

M. BRODEUR : Le "Rouville" seulement. Cependant, le steamer "Arctic" y fera escale puis se rendra plus au nord. Celui-ci lèvera probablement l'ancre cette semaine et mouillera au cap Fullerton, mais je n'en suis pas certain. Il traversera ensuite au Groënland, puis viendra vers l'est au milieu des fles. S'il en a le temps, il se rendra plus au nord.

M. KEMP : Quel est le but de cette croisière au milieu des fles ?

M. BRODEUR : S'assurer si on y fait la chasse aux baleines. On nous dit qu'elle se pratique à l'embouchure du Mackenzie.

M. MONK : Approvisionne-t-on ces vaisseaux ?

M. BRODEUR : Oui.

M. KEMP : Combien le nouveau vaisseau filera-t-il de nœuds à l'heure ?

M. BRODEUR : Je ne saurais dire. Il importe peu qu'il soit rapide ou non, car il servira surtout à visiter les différents postes et à veiller à l'observation de la loi. Ses chaudières à vapeur et ses machines sont solides.

M. KEMP : Le Gouvernement peut-il exiger ce droit de pêche dans le golfe Saint-Laurent ?

M. BRODEUR : Oui. Une société de pêcheurs de baleines a déjà pris un permis et je crois qu'un autre permis a été demandé.

M. KEMP : Dans quelle partie du golfe ?

M. BRODEUR : Le poste de la compagnie qui a obtenu un permis est aux Sept-Iles.

M. R. L. BORDEN : Il serait regrettable qu'un accident survint au cabestan du steamer "Arctic", pendant que celui-ci serait à la poursuite des baleiniers étrangers. Il pourrait être réduit à tirer une décharge de lactoglobuline.

M. KEMP : Si le droit de pêche n'étant pas acquitté, le steamer faisait feu sur un vaisseau étranger. . .

M. BRODEUR : Nous prétendons que la baie d'Hudson se trouve en territoire canadien.

M. KEMP : Les Etats-Unis reconnaissent-ils cette doctrine ?

M. BRODEUR : Je ne suis pas en mesure de renseigner l'honorable député sur ce point.

M. SAM. HUGHES : Quels projectiles y a-t-il à bord de ces vaisseaux ?

M. FOSTER : Du pemmican surtout ! (Il est fait rapport du bill qui est lu pour la 3e fois et adopté.)

TRAVAUX DE LA CHAMBRE.

M. FIELDING : Avec le consentement de la Chambre, je propose que le n° 37 des objets et projets de loi d'intérêt public se rapportant à un bill, déposé par le député de Guysborough, relatif à la sûreté des navires et à la prévention des accidents à bord, soit inscrit parmi les projets du Gouvernement. Ce sujet a été discuté dans les premiers jours de la session et le projet de loi a été réservé à la demande du cabinet. Celui-ci désire maintenant en faciliter l'adoption.

(La motion est adoptée.)

M. FIELDING : Le n° 39 des objets et projets de loi d'intérêt public, qui a trait à un projet de loi relatif à certaines compagnies de prêts que le député d'Hamilton a déposé, bien qu'étant nominale-ment un bill d'intérêt général, ne s'applique, en réalité, qu'à une ou deux compagnies particulières. C'est un bill que j'ai déjà signalé à l'attention de la députation. Après avoir été adopté par les deux Chambres il n'est pas parvenu à Son Excellence et n'a pas reçu la sanction royale. Il a été réservé à la demande d'un député qui s'est ensuite désisté. Si personne ne s'y oppose, je proposerai que ce bill soit inscrit parmi les bills d'intérêt privé, de sorte qu'il viendra en discussion à son tour.

(La motion est adoptée.)

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

Reprise de la Séance.

ADOPTION DU BILL RELATIF AU CHEMIN DE FER NATIONAL TRANSCONTINENTAL.

Le bill (n° 215), déposé par M. Fielding, tendant à modifier la loi sur le chemin de fer national transcontinental, est lu pour la 2e fois et la Chambre passe à la discussion en comité général.

Sur l'article 1er :

Nonobstant les dispositions de l'acte du chemin de fer National Transcontinental ou de la loi, chapitre 24 des statuts de 1904, qui le modifie, et nonobstant ce qui se trouve dans les "contrats annexés" auxdites lois, toutes valeurs agréées à cette fin par le Gouverneur en conseil peuvent être acceptées en totalité ou en partie pour le dépôt de cinq millions de piastres qu'en vertu de la clause 12 du contrat annexé du vingt-neuvième jour de juillet 1903, la compagnie dite "The Grand Trunk Pacific Railway Company" est tenue d'effectuer, et de telles valeurs peuvent être reçues et substituées en totalité ou en partie aux deniers dont se compose présentement ledit dépôt.

M. MONK : Le ministre aura-t-il l'obligance de nous dire quelle est la nature des valeurs qu'on se propose de substituer au dépôt ?

M. FIELDING : Les valeurs que la compagnie offre sont des valeurs de différentes compagnies de chemins de fer.

M. STOCKTON : Des obligations ou des actions ?

M. FIELDING : Des unes et des autres, mais dans tous les cas, des titres de tout repos. Je mentionne seulement ce que la compagnie offre ; nous n'avons pas encore consenti. Nous demandons l'autorisation d'agréer ses propositions. Naturellement, nous devons prendre soin d'obtenir des valeurs égales. Dans la liste qu'on m'a remise, il y a deux catégories d'obligations de chemins

de fer et deux catégories d'actions de chemins de fer, et toutes font prime sur le marché monétaire.

Dans le cas du Pacifique-Canadien, on exigea en premier lieu le dépôt d'une somme d'argent, mais plus tard, on consentit à accepter des obligations ayant une égale valeur.

M. MACDONELL : J'espère que ces valeurs, obligations ou actions, seront anglaises ou canadiennes, et non américaines.

M. FIELDING : Je ne vois pas de raison de refuser des valeurs américaines.

M. W. F. MACLEAN : Le Grand-Tronc doit avoir un grand nombre d'obligations de différents chemins de fer.

M. FIELDING : Il a des intérêts dans différents chemins de fer des États-Unis et, lorsque ces obligations ont une valeur commerciale reconnue, je ne suis pas d'avis de les exclure, uniquement parce qu'elles sont américaines.

M. MACDONELL : On devrait certainement accorder la préférence aux valeurs canadiennes.

M. FIELDING : Si la compagnie en offre.

M. MACDONELL : En pareil cas, toutes choses étant égales ou presque égales, on devrait donner la préférence aux valeurs canadiennes.

M. FIELDING : L'important, c'est de les obtenir.

M. MONK : Au cas où ces valeurs se déprécieraient pendant qu'elles seront détenues en garantie, le Gouvernement pourrait-il obliger la compagnie à compenser cette dépréciation en remettant d'autres titres.

M. FIELDING : Je doute que nous puissions l'exiger. Selon moi, les ayant acceptées, nous ne pourrions pas en demander d'autres. Naturellement, je ne veux pas renoncer aux droits que l'État peut avoir, et c'est une question au sujet de laquelle nous nous renseignerons. Cependant, je crois que nous devrions exiger une plus-value suffisante en prévision d'une dépréciation.

M. W. F. MACLEAN : Pourquoi ne vous faites-vous pas autoriser à exiger le remplacement des valeurs qui subiraient une dépréciation ?

M. SPROULE : Il me semble que, à cette session, nous avons diminué les obligations imposées à la compagnie par le Parlement, lors de la signature du premier traité. Je ne puis m'empêcher de croire que la nouvelle compagnie que nous avons constituée en corporation, cette année, pour construire certains embranchements tendra à diminuer les obligations du Grand-Tronc envers le Grand-Tronc-Pacifique et les engagements de celui-ci envers le pays.

M. FIELDING.

Le ministre des Finances et le premier ministre nous avaient tous deux donné l'assurance que les garanties que donnerait le Grand-Tronc-Pacifique seraient suffisantes et d'une valeur incontestable. De fait, la compagnie devait déposer une somme d'argent. Voilà que le Gouvernement remplace ce dépôt par des actions et des obligations. Chacun sait que les obligations et les actions des chemins de fer sont des valeurs incertaines. Quand les temps sont prospères, quand la productivité des chemins de fer est grande, ces valeurs ont un cours élevé, mais elles se déprécient, lorsque survient une crise. Des valeurs, qui sont excellentes cette année, pourront avoir baissé considérablement dans trois ou quatre ans. Si nous acceptons des obligations et des actions en garantie, plusieurs, je le crains, tireront la conclusion que cette garantie est fort peu satisfaisante. Nos rapports avec le Grand-Tronc, dans le passé, n'ont pas été de nature à nous faire croire que cette compagnie s'acquittera toujours fidèlement et promptement de ses engagements. Nous savons qu'elle n'a encore rien remboursé de toutes les sommes d'argent qu'elle a autrefois reçues du Trésor. À l'échéance de ses obligations, elle a invoqué un prétexte ou un autre, afin d'en retarder le paiement si bien qu'aujourd'hui nous n'espérons plus rentrer dans nos fonds.

Je crains beaucoup que ce soit le commencement de quelque pratique semblable. Que notre garantie fut bonne ou mauvaise—et la plupart croient qu'elle était assez bonne, vu qu'elle consistait en une somme d'argent—cet échange du dépôt contre des obligations et des actions lui enlèvera une grande partie de sa valeur et permettra à la compagnie de créer des difficultés à l'avenir. Je ne crois pas que la population canadienne accueille favorablement cette proposition, étant donné le résultat de nos anciens rapports avec la compagnie du Grand-Tronc.

M. FIELDING : Si l'honorable député (M. Sproule) considère qu'un dépôt de cinq millions de dollars en espèce ne constitue qu'une "assez bonne garantie," j'ai peu d'espoir de le contenter. Il trouvera à redire quand même.

M. SPROULE : Le ministre propose de remplacer le dépôt par autre chose.

M. FIELDING : N'empêche que l'honorable député a parlé du dépôt d'une somme d'argent comme d'une "garantie assez bonne."

M. SPROULE : Je voulais dire assez bonne eu égard à l'importance de l'entreprise. Ce n'était qu'une fraction du montant au jeu. Mais, c'était une bonne garantie jusqu'à concurrence de la somme déposée.

M. FIELDING : Je crois que l'honorable député se trompe. Si une erreur a été commise, ça été d'exiger une trop forte garantie.

Le dépôt de cinq millions de dollars était une garantie considérable.

M. SPROULE : Vous êtes à la veille d'y remédier !

M. FIELDING : Non, le traité subsiste. Lorsque nous lui avons demandé de déposer \$5,000,000, la compagnie a consenti. S'il y a lieu de trouver à redire, ce n'est pas parce que la garantie est insuffisante mais parce que le montant en est trop élevé. La Pacifique-Canadien ne déposa que \$1,000,000. Nous avons exigé un dépôt de \$5,000,000, et l'honorable député doit avouer que c'est un fort montant. Le traité mentionne le dépôt d'une somme d'argent ou d'effets publics. La compagnie nous demande d'accepter d'autres valeurs. Elles devront représenter \$5,000,000. Si le bill est adopté, le Gouvernement devra exiger des valeurs représentant indiscutablement \$5,000,000 ou plus. Elles devront avoir une plus-value raisonnable en prévision d'une dépréciation.

M. SPROULE : Je ne comparerais pas \$2,500,000 d'actions et \$2,500,000 d'obligations du Grand-Tronc à \$5,000,000 en espèces sonnantes ou en effets publics ; de sorte que, nonobstant l'assertion du ministre des Finances, la population sera d'avis qu'il échange de bonnes valeurs contre d'autres moins certaines. Non seulement, il se propose d'accepter des obligations, il recevra aussi les actions. Quelle est la valeur des actions ordinaires d'une compagnie de chemin de fer ? J'ignore si on les acceptera comme garantie subsidiaire en remplacement d'effets publics et d'espèces sonnantes, ou si on exigera qu'elles aient une valeur nominale un peu plus élevée. En tout cas, elles n'ont pas la même valeur que des effets publics et des pièces monnayées et le public n'y attachera pas le même prix.

M. W. F. MACLEAN : Nous savons tous que Minerve est sortie tout armée du cerveau de Jupiter. De même, il y a deux ans, le projet du Grand-Tronc-Pacifique a jailli, armé de pied en cap, du cerveau du premier ministre du Canada. On se félicitait d'avoir pris des précautions pour assurer le succès de sa grande entreprise d'une voie nationale à travers le continent. Mais, à la dernière session et cette année, nous avons vu nos adversaires démolir tout l'échafaudage. On a retranché les embranchements et les lignes télégraphiques, et voici qu'on change la nature des garanties requises. Ainsi, le projet d'aujourd'hui est entièrement différent de celui d'il y a deux ans. Les indices de dislocation et de démembrement se multiplient de jour en jour. Il y a apparemment quelque chose de caché qui se fera jour le temps venu ; mais ce projet n'est certainement pas celui qu'on nous a soumis il y a deux ans. On devrait nous donner de meilleures raisons pour justifier les changements qui ont eu lieu jusqu'ici.

M. FIELDING : Le représentant de Grey a demandé quelle est la valeur des actions ordinaires des compagnies de chemins de fer. Il aurait été plus juste de demander quelle est la valeur des actions qui font l'objet de cette transaction. On me dit que les actions que la compagnie se propose de nous remettre et que le Gouvernement devra examiner avant de les accepter, sont cotés, les unes, à 101 et, les autres, à 109.

Ce que nous exigeons c'est la certitude que nous avons la valeur de \$5,000,000, que nous avons quelque chose qui une fois vendu produirait \$5,000,000, et tant que nous avons une garantie d'une valeur indubitable de \$5,000,000, nous devons nous en contenter.

M. SPROULE : Mais supposons qu'on découvre qu'elles ne valent que \$2,500,000.

M. FIELDING : Naturellement si l'imprévu arrivait, si nous avions comme à San Francisco un tremblement de terre qui s'étendrait au monde entier, la valeur de ces garanties tomberait sans doute.

M. R. L. BORDEN : Quelles garanties ?

M. FIELDING : Les garanties qu'offre la compagnie, mais que nous n'avons pas encore convenu d'accepter. Nous demandons simplement le pouvoir d'accepter. Il y a deux classes d'obligations de chemins de fer payables en or, et deux classes d'actions. Les actions sont cotées sur le marché monétaire comme suit : les unes, constituées par les débiteures-actions perpétuelles du chemin de fer du Grand-Tronc, portant 4 pour 100 d'intérêt, sont cotées à 109. Les autres, les actions garanties du chemin de fer du Grand-Tronc sont cotées à 101. Les autres valeurs sont des obligations payables en or.

M. FOSTER : Est-ce que les \$5,000,000 d'argent sont maintenant payés ?

M. W. F. MACLEAN : Que paie le Gouvernement sur ces \$5,000,000 ?

M. FIELDING : Le contrat exige que nous payions 3 pour 100, mais il a été convenu qu'il n'y aurait aucun intérêt payé réciproquement. Nous ne payons aucun intérêt et nous n'en accordons aucun. Nous avons l'argent à la banque de Montréal.

M. FOSTER : Je suppose que le Gouvernement maintiendra toujours les valeurs déposées à la place de l'argent, au chiffre de \$5,000,000 en argent. Si la compagnie dépose \$5,000,000 de ces valeurs dont la moyenne est cotée à 100 ou 103, et si ces valeurs subissent une baisse sur le marché, je suppose que le Grand-Tronc-Pacifique déposera de nouvelles valeurs afin de toujours conserver une marge satisfaisante.

Il ne serait pas satisfaisant que le Gouvernement possède des valeurs qui sont présumées valoir \$5,000,000 en argent et de voir ces valeurs baisser à 90, 80 ou 75.

Tous les prêts sur des actions—c'est ce qui a lieu actuellement—sont assujétis à des conditions qui rendent nécessaire une marge, disons de 10 pour 100, et la partie qui fait le dépôt doit maintenir cette marge. Je ne suppose pas que le Gouvernement ait l'intention de ne pas maintenir les valeurs à leur prix actuel sur le marché.

M. FIELDING : Je partage parfaitement l'opinion de mon honorable ami. Nous n'avons pas perdu de vue cette question. Il pourrait y avoir des doutes sur la question de savoir si nous pourrions plus tard exiger une somme plus forte, mais nous devons nous précautionner contre cela en demandant une somme plus élevée dès le début. Je crois que nous devrions avoir plus que \$5,000,000 au commencement afin d'allouer une marge raisonnable dans le cas d'une baisse. Les valeurs que nous accepterons devront être d'une catégorie très élevée, sur lesquelles les fluctuations du marché n'auraient pas grande influence. Cependant nous devons maintenir une marge raisonnable de manière à avoir en tout temps la valeur de \$5,000,000.

M. W. F. MACLEAN : Que faites-vous dans le cas des assurances sur la vie ? Pouvez-vous leur demander de faire de nouveaux dépôts lorsque c'est nécessaire ?

M. FIELDING : Nous pouvons demander aux compagnies d'assurances de faire un dépôt proportionné à leurs opérations.

M. W. F. MACLEAN : Ou bien de déposer d'autres valeurs.

M. FIELDING : Oui.

M. W. F. MACLEAN : Pourquoi ne pas appliquer la même règle au chemin de fer du Grand-Tronc ?

M. FIELDING : Nous faisons exactement ce qui a été fait pour le chemin de fer du Pacifique-Canadien. Dans ce cas il y avait eu d'abord un dépôt de \$1,000,000. Après un certain laps de temps la compagnie vint dire : Vous feriez aussi bien de remettre cet argent et nous le remplacerons par des valeurs en garantie. Et elle donna des valeurs de chemins de fer qui restèrent en dépôt jusqu'à ce qu'elles fussent libérées. Nous permettons au Grand-Tronc-Pacifique de reprendre son argent et de donner en échange des valeurs de la plus haute valeur commerciale. Si nous voyons que nous avons une marge raisonnable au-dessus des \$5,000,000, il n'y a nullement lieu de se plaindre. Ces valeurs ne resteront pas à jamais entre nos mains mais retourneront graduellement à la compagnie de sorte que nous avons encore cela à part la marge de garantie que nous avons.

M. FOSTER : Je ne vois aucune objection à accepter des valeurs de premier ordre au lieu d'argent. Mais il n'est pas sûr de

M. FOSTER.

compter que même des valeurs de premier ordre ne peuvent pas perdre de leur valeur. Il devrait y avoir une forte marge dès le début afin de nous prémunir contre une baisse possible, ou bien le bill devrait contenir une disposition à l'effet que la compagnie devra maintenir ses garanties à la valeur marchande de \$5,000,000.

M. FIELDING : Le bill ne pourvoit pas à l'acquisition d'un autre montant plus tard, mais à une marge raisonnable au début. Nous prenons la responsabilité de voir à ce qu'on dépose entre nos mains, les \$5,000,000 et une marge raisonnable, telle qu'en exigerait un homme d'affaires.

(Il est fait rapport du bill qui subit sa troisième lecture et est passé.)

SURETE DES NAVIRES.

La Chambre se forme en comité pour étudier le bill (n° 48) modifiant l'acte concernant la sûreté des navires.

M. SINCLAIR : Ce bill a été suspendu depuis quelques semaines pour permettre à la classe des expéditeurs d'en connaître le contenu. Il est devant le comité depuis près de quatre semaines, et je ne crois pas que les armateurs aient formulé de plaintes à son sujet. De fait, toutes les lettres que j'ai reçues sont en faveur du bill. L'objet du bill est de réglementer les chargements sur le pont des navires qui transportent des marchandises du Canada en Angleterre en hiver. La loi aujourd'hui permet un chargement de trois pieds sur le pont. La présente loi permettra un chargement de sept pieds selon la hauteur du bastingage du navire. Le parlement impérial a adopté la même disposition.

M. STOCKTON : En êtes-vous certain ? Le bill a-t-il passé ?

M. SINCLAIR : Il a passé certaines phases dans le parlement impérial. Il a été présenté comme mesure du Gouvernement, et il a subi sa seconde lecture, sans discussion. J'ai compris qu'un léger amendement avait été fait à l'article 2, et nous proposons aujourd'hui de faire la même modification dans la présente loi, simplement pour expliquer la signification de l'article, et non pas pour y apporter des changements.

M. MACDONELL : J'ai compris que l'honorable député disait que les armateurs avaient été consultés au sujet de cette mesure. Je désirerais lui demander si les marins eux-mêmes l'ont vue, ou si les capitaines de navires ont été consultés, parce qu'il paraît y avoir de graves objections à cette mesure de la part des marins, dont la vie est mise en péril par ce supplément de chargement sur le pont. Je

voudrais savoir si l'on a consulté cette catégorie d'intérêts maritimes.

M. SINCLAIR : Je ne vois aucune manière de consulter les marins, parce que je ne crois pas qu'ils soient organisés de quelque manière que ce soit. Je ne sais pas de quelle manière la chose pourrait se faire. La mesure a pris naissance au Board of Trade impérial, et elle a été présentée par le président du Board of Trade, qui est un membre du gouvernement impérial. Le monde maritime d'Angleterre l'a acceptée. Les honorables membres de cette Chambre verront qu'il est absolument nécessaire d'avoir au Canada une loi semblable à celle de la Grande-Bretagne relativement aux chargements sur le pont. Si un navire part du Canada, en se conformant à un certain règlement et arrive en Angleterre, où il en existe un autre, vous verrez que cela occasionnera de la confusion. Nous avons pris l'habitude dans ce pays de prendre exemple, pour notre loi de navigation océanique, sur celle de l'Angleterre, et lorsque, dans des affaires comme celle-ci, il se fait des changements de l'autre côté, il devient nécessaire pour nous de faire le même changement ici. C'est la meilleure raison que nous puissions donner pour la présentation de cette mesure.

M. STOCKTON : D'après la loi actuelle, je vois que vous pouvez mettre sur le pont toutes sortes de marchandises, excepté du bois, dans cette partie couverte dont parle cet article : après une certaine date, vous pouvez mettre trois pieds de bois de construction ou de bois ordinaire, comme fret, mais pas plus. N'est-ce pas cela ?

M. SINCLAIR : C'est bien cela.

M. STOCKTON : Par conséquent, le bois serait un chargement beaucoup plus sûr qu'un grand nombre d'autres que la loi permet aujourd'hui.

M. SINCLAIR : C'est parfaitement exact. L'effet de la loi actuelle est très étrange, vraiment. Elle défend de transporter du bois dans cette partie du pont que définit le bill. Il n'est pas nécessaire d'être marin ou propriétaire de navire pour savoir qu'il est beaucoup plus sûr de transporter du bois sur le pont que de transporter un grand nombre d'autres choses.

Vous pouvez remplir cet espace avec des barils de farine, ou des barils de lard, ou bien vous pouvez y mettre du fer en gueuse ou toute autre chose qu'il vous plaira, mais vous ne pouvez y mettre du bois. Voilà quelle est la loi aujourd'hui, et le présent bill est destiné à rectifier cet état de choses et à permettre d'arrimer du bois sur le pont. Si le navire ne s'enfoncé pas au-dessous de la ligne Plimsoll, à cause d'un chargement trop lourd sur le pont, il ne peut y avoir aucun danger pour les marins. Comme le savent les honorables membres de cette Chambre, il y a sur les navires britanniques ce que l'on appelle la ligne Plimsoll, au-

dessous de laquelle il n'est pas permis de charger un navire soit sous l'empire de la loi canadienne, soit sous l'empire des lois britanniques. C'est la principale protection des marins parce que si le navire n'est pas surchargé il n'y a aucun danger sous ce rapport.

M. MACDONELL : Le présent bill permet le transport sur le pont de certains chargements que la loi défend aujourd'hui. C'est un adoucissement de la loi. Si le bill passe, il sera permis à un propriétaire de navire de transporter sur le pont un certain chargement que la loi ne lui permet pas de transporter aujourd'hui. C'est assurément un avantage direct conféré au propriétaire d'un navire au détriment du marin. Lorsque ce bill se trouvait il y a quelque temps sur la liste des bills et ordres publics, les navigateurs ont critiqué le bill, mais lorsqu'il devint évident que le bill ne pourrait pas passer à cette session, l'opposition qu'on lui faisait disparut. Or, si le bill doit être transféré de la liste des bills et ordres publics à celle des ordres du Gouvernement, de manière à le faire passer à la hâte dans les derniers moments de cette session, je crois qu'on devrait au moins donner aux marins la chance de donner leur avis sur cette mesure, car, si j'en juge d'après les représentations qu'ils m'ont faites, ils s'opposent fortement à ce bill. Il leur semble que ce bill met leur vie en danger dans l'intérêt des armateurs qui, par ce moyen, pourront certainement sur les grands lacs, transporter de lourds chargements tard dans la saison de navigation et mettre ainsi en danger la vie des marins.

M. SINCLAIR : Mon honorable ami est quelque peu dans l'erreur au sujet de la teneur de ce bill. Il n'y est pas du tout question des Grands lacs, il y est tout simplement question du commerce d'outre-mer entre la Grande-Bretagne et le Canada. Il ne s'applique pas du tout au commerce sur les Grands lacs ou les eaux intérieures.

M. STOCKTON : Ceci ne s'applique qu'au commerce maritime.

Sur l'article 1er (certains chargements ne devant pas être mis sur le pont en hiver).

M. R. L. BORDEN : Je n'ai pas bien saisi la phrase suivante :

Nul patron lors du départ et durant le voyage, etc.

Cette rédaction me semble assez curieuse. Je laisse de côté les mots peu importants. Pourquoi intercalez-vous le mot "et" ? Pourquoi ne dites-vous pas "devra, durant le voyage, alors qu'il sera sous la juridiction du Canada ? Est-ce que je me fais bien comprendre de mon honorable ami l'honorable député de Guysborough ?

M. SINCLAIR : Je ne comprends pas très bien.

M. R. L. BORDEN : Le bill commence comme suit :

Nul patron de navire lors du départ...

Suit un certain nombre de qualificatifs qu'il n'est pas nécessaire de mentionner maintenant.

Et durant le voyage alors qu'il sera sous la juridiction du Canada ne déplacera...

Cette expression semble un peu défectueuse. Je crois que l'idée serait mieux exprimée si l'on disait :

Nul patron de navire en partance, ne placera durant le voyage, alors qu'il sera sous la juridiction du Canada.

Je ne comprends pas la signification du mot "et". Peut-être ne faites-vous que copier le statut actuel.

M. SINCLAIR : Je crois que cela a été copié de la loi anglaise.

M. FIELDING : Pourquoi ne pas dire, après le mot "voyage" "ne placera" et enlever les mots "ne placera" après le mot "juridiction" ?

M. R. L. BORDEN : C'est ce que j'ai suggéré. J'essaie de comprendre ce que tout cela peut vouloir dire.

M. SINCLAIR : Je propose :

Que le mot "et" dans la quatorzième ligne soit biffé et que les mots "ne placera" lui soient substitués, et que les mots "ne placera" dans la quatorzième ligne soient biffés.

(L'amendement est adopté.)

M. MACDONALD : Le bill en ma possession, tel qu'imprimé, ne contient certainement aucune déclaration à l'effet qu'il est limité au commerce maritime. Où est-il dit que les ponts doivent être fermés ? Il y a peut-être des amendements, mais cela ne se trouve pas dans le bill original.

M. SINCLAIR : Je propose :

D'amender le paragraphe "c" en ajoutant après le mot "espace" dans la quatrième ligne, les mots suivants : "sur un pont formant le sommet d'une cloison, dunette ou autre espace enclos d'une façon permanente sur le franc-tillac, n'excédant pas trois pieds au-dessus du sommet dudit espace enclos, et au cas où il y aurait d'autre espace non couvert."

M. R. L. BORDEN : Est-ce que la locution "ne pas" n'est pas une erreur ?

A une hauteur n'excédant pas ?

Le sens n'est pas très clair.

Nul patron ne placera... des madriers, lattes ou autres articles en bois jusqu'à une hauteur n'excédant pas.

On devrait dire "excédant". Le texte dit le contraire même de ce que voulez dire apparemment. Vous avez mis "ne pas" où il n'en est pas besoin. Vous avez deux négations.

M. FINLAYSON : C'est la rédaction exacte de la loi anglaise.

M. SINCLAIR.

M. R. L. BORDEN : Si j'ai bien compris, la loi anglaise est rédigée différemment. Elle décrète probablement que le bois, etc., sera placé à une hauteur "n'excédant pas". Vous vous êtes servi d'une négation dans la partie précédente de l'article.

M. SINCLAIR : Il vous faut lire tout l'article. Lisez-le tel que je l'ai ici.

M. R. L. BORDEN : Je vais en lire la première partie afin que nous puissions avoir le contexte.

Nul patron ne placera ou ne permettra de placer sur aucun espace découvert sur le franc-tillac ni dans un espace découvert non compris dans le volume formant le tonnage enregistré dudit navire, des madriers, lattes ou autres articles en bois, dont les unités forment une capacité cube ne dépassant pas quinze pieds cubes jusqu'à une hauteur au-dessus du pont, dans le cas d'un espace découvert sur un pont formant le sommet d'une cloison, dunette ou autre espace enclos d'une façon permanente sur le franc-tillac n'excédant pas trois pieds.

Ces mots "ne pas" devraient être enlevés à moins que vous n'éliminiez la négation précédente. Autrement, vous insistez pour qu'il emple ce bois au-dessus du sommet de l'espace enclos.

M. SINCLAIR : Je ne crois pas.

M. R. L. BORDEN : Alors, je n'y comprends rien.

M. SINCLAIR : C'est très difficile et très compliqué. Je n'ai pas la loi anglaise, mais j'ai un extrait du "Lloyd's Shipping Gazette", lequel contient un amendement proposé aux communes anglaises et accepté par le gouvernement. Si je le lis, peut-être que cela jettera un peu de lumière sur le sujet :

Une certaine discussion a eu lieu sur l'article 9 complétant et amendant la définition des mots "articles en bois".

M. Lilloyd George a fait remarquer qu'à présent les articles en bois ne pouvaient être transportés sur le pont durant l'hiver que jusqu'à une hauteur maxima de 3 pieds au-dessus du pont. Le but de l'article est de permettre que l'on transporte les articles en bois jusqu'à un maximum de 7 pieds au-dessus du pont. Avec l'article tel qu'il figure dans le bill, il y a danger que l'augmentation de hauteur allouée puisse s'appliquer aux articles en bois transportés sur le sommet des constructions permanentes sur le pont ; c'est-à-dire que le sommet de la construction permanente serait considéré comme étant le pont au lieu du pont même. En conséquence il propose l'amendement suivant :

Dans le cas d'un espace découvert sur un pont formant le sommet d'une cloison, dunette ou autre espace enclos permanent sur le franc-tillac, jusqu'à une hauteur n'excédant pas 3 pieds au-dessus du sommet de cet espace enclos, et dans le cas de tout autre espace découvert, etc.

M. R. L. BORDEN : Tout dépend du contexte.

M. SINCLAIR : Le contexte est le même dans les deux cas.

M. R. L. BORDEN : Alors, nous ne devrions pas copier la loi anglaise.

M. FIELDING : Les quinze pieds dans ce cas s'appliquent à la quantité et ne sont pas une mesure de hauteur.

M. STOCKTON : Si vous lisez la ligne suivante, vous constaterez que la négation ne devrait pas se trouver là.

M. SINCLAIR : Nous ferions mieux de biffer les mots "ne pas" à l'insertion desquels s'oppose mon honorable ami (M. R. L. Borden).

M. R. L. BORDEN : Je crois que cela vaudrait mieux si vous voulez que votre bill soit applicable. Si je comprends bien, cela est conforme à un amendement qui a été introduit aux communes anglaises et qui n'a pas encore été adopté.

M. SINCLAIR : Oui.

M. R. L. BORDEN : L'intention, si j'ai bien compris, est que le bill soit réservé pour être proclamé par le Gouverneur général en conseil, afin de s'assurer si la loi anglaise sera adoptée sous cette forme. L'intention est-elle que le Gouverneur en conseil le proclame dans tous les cas, ou d'attendre une autre session afin de le rendre conforme au statut anglais, si ce statut n'était pas adopté sous sa forme actuelle ?

M. STOCKTON : La commission du Gouverneur général contient une disposition à l'effet de réserver toutes les lois relatives à la marine marchande. Elles ne peuvent entrer en vigueur sans une réserve pour l'approbation du gouvernement impérial.

M. FIELDING : Dans tous les cas, l'idée semble être qu'il ne sera pas mis en vigueur avant que nous ayons constaté le sort de la loi anglaise.

(L'amendement est adopté.)

Sur l'article 8.

M. SINCLAIR : Il est nécessaire de faire ici un léger amendement afin que cela soit conforme à un changement opéré dans un article précédent. Je propose de remplacer le mot "douze" par le mot "seize", portant au seize octobre la date du dernier départ de ce côté-ci de l'Atlantique.

M. STOCKTON : L'acte impérial dit maintenant qu'après le 1er novembre un navire entrant dans son port britannique doit être chargé d'une certaine manière, et la loi a été rédigée de façon à ce qu'en partant d'ici le 12 octobre, il serait certain d'arriver de l'autre côté avant le 1er novembre.

M. SINCLAIR : On m'informe que presque tous les navires qui font le service sur l'Atlantique Nord font le voyage en moins de temps que la période comprise entre le 12 octobre et le 1er novembre et qu'il n'est pas nécessaire de les astreindre à partir dès le 12 octobre. En partant d'ici le 16 octobre,

cela leur donne 10 jours pour traverser et la plupart de ces navires font la traversée en 10 ou 12 jours. Si le navire est lent et si le patron croit qu'il ne peut pas traverser durant les quinze jours il lui faut partir avant le 16 octobre. Nous déclarons tout simplement qu'il ne peut partir d'ici après le 16 octobre.

(Le bill est rapporté, lu la troisième fois et adopté.)

SUBSIDES—W. T. R. PRESTON.

M. FIELDING : Je propose que la Chambre se forme en comité des subsides.

M. F. D. MONK (Jacques-Cartier) : Monsieur l'Orateur, je désire proposer un amendement à la motion que vous venez de soumettre à la Chambre, amendement conçu dans les termes suivants :

Que tous les mots après le mot "que" dans la motion principale soient biffés et remplacés par les mots suivants :

Dans l'opinion de cette Chambre, et pour les causes qui ont été révélées par la preuve recueillie devant le comité des comptes publics et le comité d'agriculture et de colonisation, et pour d'autres raisons, W. T. R. Preston, inspecteur de l'immigration ne devrait plus continuer à exercer cette charge.

A cette période avancée de la session, je désire être aussi court que possible en exposant mes raisons à l'appui de la motion que je viens de prendre la liberté de présenter à la Chambre. Depuis que je suis en cette Chambre, je ne me rappelle pas que le Parlement ait jamais étudié avec autant de soin qu'il ne l'a fait durant la présente session la question vitale de l'immigration. Les travaux du comité de l'agriculture et du comité des comptes publics ont été en grande partie consacrés à faire un examen minutieux de notre système d'immigration, tel qu'il fonctionne aujourd'hui en Europe.

Ceux qui ont suivi assidûment les séances des deux commissions ont dû s'apercevoir que plusieurs réformes très importantes paraissent s'imposer à bref délai dans notre service de l'immigration. A cette période avancée de la session, il est presque impossible à ceux à qui cette idée s'est présentée de donner effet aux projets que la preuve faite a dû faire naître dans leur esprit. Il y a une chose cependant dont nous ne pouvons pas nous dispenser de saisir la Chambre avant la clôture du Parlement, en vue d'obtenir une décision de cette Chambre: je veux parler de certain changement qui, dans notre service européen, est devenu urgent, savoir le départ de M. Preston du bureau qu'il occupe en ce moment comme commissaire ou directeur général de cette branche de l'administration.

J'espère que personne ne me taxera de cruauté envers ce fonctionnaire; du moins ceux-là qui partagent mon opinion à son égard ne me soupçonneront pas de vouloir le persécuter. Quiconque a assisté aux

séances de l'une ou l'autre commission doivent savoir que Preston n'est pas un homme à persécuter, ni que le Gouvernement ou la Chambre voudraient traiter durement. Je puis dire tout de suite que son attitude devant l'une et l'autre commission ne m'a pas favorablement impressionné. Je n'y ai pas vu l'attitude d'un employé désireux de donner aux représentants du peuple des renseignements complets sur les choses faisant l'objet de notre enquête. C'est là l'impression qu'il m'a faite lorsque je l'ai entendu, au cours de son témoignage, appeler une ou deux fois dans ses réponses un représentant du peuple: "Mon bon monsieur"; lorsque je lui entendu dire à l'honorable député de Hamilton (M. Baker), qui remplissait là un devoir très important, que cet honorable député était vraiment un bon chien de garde, et autres expressions du même genre; aussi lorsque, dans ses déclarations, il perd la mémoire de choses qui, par leur nature, ne devaient pas être sorties de son esprit.

L'impression qu'il a produite sur moi, je le répète, n'a pas été favorable.

Il y a deux points sur lesquels je désire appeler le plus brièvement possible l'attention de la Chambre: d'abord son manque de fidélité à observer les instructions qui lui étaient données relativement à l'immigration des ouvriers; et ensuite,—ce qui est peut-être plus important encore, eu égard à l'étendue des opérations qu'il était appelé à diriger,—ses relations avec la "North Atlantic Trading Company."

Quant au premier point, il me semble que les témoignages entendus devant l'une et l'autre commission font voir clairement que Preston a manqué à son devoir en encourageant, de façon clandestine, l'immigration des ouvriers, et en aidant à établir, contrairement aux instructions du Gouvernement, le Bureau canadien du Travail. Voilà ce dont j'accuserais Preston. La chose a considérablement éveillé l'attention du peuple de ce pays et a soulevé les protestations de cette classe de personnes qui, chez nous, se trouvent affectées par cette contravention de Preston aux ordres et aux règlements du ministère. A ce propos, il sera bon de voir ce que dit Preston lui-même et ce qu'il a fait. Qu'il me soit permis toutefois de rappeler à la Chambre que notre politique au Canada a été, de tout temps, non pas de masser les gens dans les villes, non pas d'amener ici des concurrents à nos propres ouvriers, mais de faire venir de l'extérieur des gens qui iront peupler ces vastes étendues de notre territoire non encore habitées. Cette politique, qui a été celle de tous nos gouvernements depuis vingt-cinq ans, n'a jamais oscillé. Nous avons énormément dépensé en brochures officielles pour que l'immigrant des vieux pays sache bien ce que nous voulons. Quand même M. Preston n'aurait pas eu d'autre source d'information, il avait ces brochures où notre politique à cet égard est clairement définie.

M. MONK.

Si la Chambre pouvait avoir des doutes sur ce point, je lui rappellerais la déclaration faite par le Gouvernement et citée à la commission de l'agriculture. Malheureusement, les témoignages entendus devant cette commission n'ont pas été imprimés. Ces choses-là, la Chambre pourra cependant les trouver à la page 24 des procès-verbaux de la commission de l'agriculture, laquelle commission a, le 22 mai dernier, fait subir un interrogatoire à M. Preston. Un des membres de la commission, en interrogeant le témoin, a alors fait allusion à ces mêmes questions dont la Chambre s'était occupée.

Q. L'autre jour, à la Chambre, je posais au ministre de l'Intérieur la question suivante: Quels règlements le service de l'immigration a-t-il adoptés pour répondre aux demandes des sociétés ouvrières, pour empêcher que ne viennent au Canada les artisans et les ouvriers d'expérience, et afin de restreindre l'immigration aux classes agricoles et aux domestiques?

Voici la réponse que je reçus à ma question:

R. Depuis 1896, les ordres que le département donne aux agents qu'il charge de recruter des immigrants sont de n'encourager à venir au Canada que des personnes de la classe agricole ou de la domesticité; mais, jusqu'à dernièrement, l'administration n'a jamais refusé de payer la prime pour des immigrants des classes ouvrières, pourvu qu'ils déclarassent leur intention de se livrer ici à des occupations agricoles?—R. Oui.

Q. C'était, cela, trois ou quatre ans avant votre nomination comme commissaire de l'immigration?—R. Oui, deux ans ou à peu près. Je ne m'étais mis au courant de ces instructions qu'un peu plus tard.

Q. Vous n'aviez pas reçu à cet égard d'instructions précises du département?—R. Non. Du moins, je ne me le rappelle pas pour le moment. Cela m'est venu à l'idée quand la chose a commencé d'être une question vivement discutée.

Q. N'avez-vous pas cherché de quelque façon, depuis votre nomination comme commissaire, à aider ou encourager l'envoi au Canada d'ouvriers expérimentés?—R. Je crois l'avoir fait, jusqu'à ce que l'on eût rappelé à mon attention les instructions formelles du département; mais pas en ma qualité officielle.

Il y a autre chose que le témoignage de M. Preston. Je me permettrai d'appeler l'attention de la Chambre sur certains faits qui donnent aux actes de M. Preston un sens bien précis. Il s'agit des lettres d'Ennis, à la production desquelles, je dois le dire, on s'est fortement opposé à la commission de l'agriculture. On s'y est également opposé à l'autre commission, et l'on a prétendu que ces lettres avaient été volées ou, dans tous les cas, qu'elles étaient tombées par des moyens illégitimes dans les mains de ceux qui voulaient s'en servir. Je ne vois rien qui vienne confirmer cette prétention. Au contraire, la preuve faite devant la commission de l'agriculture indique suffisamment, je crois, qu'Ennis, agent de la ligne Allan à Liverpool, n'a peut-être pas livré ces lettres

à la personne qui s'en est servi et les a portées à la connaissance du haut commissaire canadien, mais les a placées de telle sorte chez lui et sur son bureau qu'il y avait là invite à s'en emparer. Ce n'est donc pas par des manœuvres illégitimes qu'elles se sont trouvées dans les mains de M. Jury, qui les a apportées à Londres, d'où elles ont pris la route d'Ottawa. Ce n'étaient pas des lettres confidentielles, comme l'a prétendu M. Preston : elles avaient un caractère officiel, bien qu'elles fussent marquées personnelles, et elles établissent certains points de la conduite de Preston qui portent invinciblement à croire qu'à l'époque où il écrivait ces lettres, dont l'objet vise à l'établissement d'un bureau d'immigration pour les ouvriers dans la maison même où le Gouvernement a ses propres bureaux, il doit avoir su que ce qu'il faisait était contraire aux instructions du département et contraire à son devoir.

Il entre d'abord en correspondance avec M. Ennis et lui écrit le 17 février 1903 la lettre qui suit :

Mon cher monsieur Ennis,—Maintenant que la ligne Elder-Dempster est passée entre les mains du Pacifique-Canadien, je puis m'entendre avec vous, ce que je ne pouvais pas faire plus tôt. Vous savez, je le suppose bien, que le Pacifique-Canadien va ouvrir des bureaux dans le cours de l'année rue Cockspur. Vous savez aussi qu'il y a une ou deux agences dont le succès dépend principalement de ce qu'elles peuvent assurer aux personnes qui s'adressent à elles des positions dans l'ouest du Canada à leur arrivée dans le pays.

Un homme, qui a des moyens, m'est venu voir hier pour discuter avec moi un projet qu'il croit pouvoir mener à bien, s'il a l'aide de ce bureau, du bureau de Winnipeg et aussi de l'agent de l'administration à Toronto, par mon influence, de façon qu'il soit sûr de trouver de l'emploi pour tous ceux qui s'adresseront à lui. Avec cet objet en vue, il a écrit à un certain nombre de grands employeurs d'ouvriers au Canada, s'engageant à leur envoyer tous les ouvriers dont ils pourraient avoir besoin et que, pour des raisons évidentes, il leur est impossible de se procurer par l'entremise du département.

Il voulait savoir si dans le cas où il s'arrangerait avec une compagnie de transports maritimes comme agent de billets je consentirais à l'aider à trouver des emplois par l'entremise du gouvernement à Winnipeg, à Toronto, à Montréal ou ailleurs, en lui envoyant les personnes en quête de renseignements, pourvu que son bureau pût être situé à proximité des nôtres.

Pour ce qui est de ce dernier point, je lui ai répondu que déjà il avait été question confidentiellement entre vous et moi de location à votre compagnie de l'un des petits bureaux qui se trouvent directement au-dessus des nouveaux bureaux de l'administration à Charing-Cross, et que je pensais bien que vous étiez à y réfléchir.

A tout événement, à la suite de ma conversation avec lui, je pensai à vous écrire pour savoir de vous si votre compagnie serait disposée à partager avec lui le loyer de l'un des petits bureaux de la maison, le nommant votre

agent autorisé et lui donnant la commission ordinaire. Si cela peut se faire, il y aura là des affaires considérables que l'on ne recherche pas généralement et sur un terrain qui, pour le moment, n'est pas disputé.

Aujourd'hui que la compagnie Elder-Dempster n'est plus dans mon chemin, je suis libre d'agir et de vous donner des preuves d'une coopération plus effective qu'auparavant.

Je voudrais avoir à ce sujet un instant de causerie avec vous, mais il m'est impossible pour le présent de m'absenter même un jour. Cependant j'aimerais bien à connaître votre opinion là-dessus.

J'ai de très fortes raisons de désirer que toutes nos affaires de cette nature se fassent par l'entremise de la personne dont je viens de parler. Après la conversation que j'ai eue avec cette personne je croirais manquer à la bonne foi si je me prêtai à une combinaison qui donnerait la place à un autre.

Véritablement à vous,

W. R. PRESTON.

La lettre qui vient ensuite est également marquée confidentielle, et elle est datée du 10 juin 1903 :

10 juin 1903.

Cher monsieur Ennis,—J'accuse réception de votre lettre du 9 et de celle y incluse des agents de Plymouth. Pour des raisons que vous comprendrez—je veux parler de l'opposition que les unions ouvrières du Canada,—et vous savez un peu ce qu'ont déjà fait les débardeurs du port de Montréal—font à toute propagande dont l'objet est de faire passer au Canada des immigrants qui se disposent à y travailler autrement que comme agriculteurs—le département,—depuis surtout que l'on a demandé au Gouvernement mon rappel ou ma démission,—se trouve empêché de nous fournir les renseignements qu'il faudrait au Bureau canadien du Travail sur les besoins des grands employeurs du Canada.

Quoique je ne sois pas supposé connaître les opérations de la compagnie, j'ai nécessairement pris des renseignements sur sa solvabilité et sur la situation financière de ceux qui sont intéressés dans son organisation. Cela fait, j'ai pensé qu'au point de vue des intérêts du Canada, c'était tout ce qu'il nous importait de savoir.

Je sais très bien, cependant, que des demandes ont été reçues par le bureau pour des milliers d'ouvriers expérimentés, mais il était rare qu'on spécifiait exactement le nombre d'ouvriers qu'on désirait dans les diverses industries manufacturières.

Il est nécessaire que je dise si je vois ou non d'un bon œil ce mouvement, mais, à la suite de ce qu'a fait le parti ouvrier, au Canada, je dois admettre que je ne suis pas surpris qu'une institution de ce genre ait commencé à fonctionner.

Chaque fois que le bureau du Travail demande des ouvriers dans une certaine catégorie je suis sûr que le gérant de cette institution est parfaitement en état de répondre à toutes ces demandes et de donner aux ouvriers des lettres d'introduction auprès des manufacturiers du Canada qui leur donneront de l'emploi immédiatement à leur arrivée.

Je ne vois pas comment une compagnie de navigation va pouvoir empêcher un industriel d'annoncer pour demander les ouvriers dont il

a besoin en leur garantissant de l'emploi et le travail qu'ils demandent, et je n'hésite pas à déclarer que ce dont il faut surtout se plaindre c'est de voir des compagnies comme par exemple Cook's Gaze ou Lunn annoncer dans des villes ou des endroits où elles n'ont pas d'agents autorisés. Je vous dis tout cela franchement et pleinement, mais je n'aimerais pas que ma lettre fût rendue publique.

Votre bien dévoué,

W. PRESTON.

Eh bien, il me semble que Preston admet, dans ces deux lettres, qu'il désire—il écrit à l'agent des Allan—que le bureau de placement soit organisé de telle sorte qu'il puisse, comme il le dit, faire des affaires considérables. Il désire que ce bureau soit installé tout près de chez lui, c'est-à-dire là où il a conduit ses opérations en qualité de commissaire et d'inspecteur d'immigration pour le Canada. Il déclare dans sa lettre qu'il est prêt à coopérer officiellement, sans que la chose soit rendue publique, avec le détenteur ou propriétaire—ce sont là les propres termes dont il se sert—en obtenant la coopération des agences d'immigration du Gouvernement à Toronto, Winnipeg et autres villes du Canada. Il dit aussi qu'il désire que ces opérations soient secrètes, à cause de l'agitation qui a existé parmi les classes ouvrières du Canada. Eh bien, les représentants du travail au Canada avaient-ils fomenté de l'agitation, avait-on appris qu'il se préparait quelque chose de ce genre, et avait-on déjà attiré l'attention du Gouvernement sur l'existence de qu'on prétendait être—et, je crois, avec beaucoup de raison—un abus et une contravention des instructions permanentes du Gouvernement à tous ses agents d'émigration? La réponse à cela est dans les procès-verbaux des séances du congrès du travail, qui s'est tenu à Brockville, en septembre 1903. L'attention du congrès fut attirée là-dessus de la manière suivante :

Troisième jour, séance de l'après-midi.

Le président Flett ouvre la séance à 2 heures.

M. H. Hall soulève une question de privilège, et, le président lui ayant accordé la parole, il lit une dépêche de Londres publiée dans la "Gazette" de Montréal, et annonçant que M. W. T. R. Preston, agent d'immigration du Canada, était poursuivi par le Bureau de Placement du gouvernement canadien à Londres pour un montant de quatre mille livres sterling, représentant les prix de passage et billets de chemins de fer avancés à des mineurs se rendant à Fernie (C.-B.), pour remplacer des grévistes. M. Hall proposa alors d'envoyer la dépêche suivante au premier ministre :

Sir Wilfrid Laurier,
Premier ministre, Ottawa.

Dépêche spéciale de Londres, publiée dans la "Gazette" de Montréal d'aujourd'hui, annonce que W. T. R. Preston est poursuivi pour £4,000, représentant passages et chemins de fer pour mineurs devant remplacer grévistes de Fernie (C.-B.) M. Preston avait-il mandat du Gouvernement pour agir comme il l'a fait? Dans le cas contraire nous demandons sa révocation immédiate.

Motion adoptée.

M. MONK.

Je vois qu'à cette dépêche, envoyée au premier ministre par le congrès du travail, avant son ajournement, on a reçu la réponse suivante, consignée dans le procès-verbal des délibérations du congrès, page 55 :

Ottawa 25 septembre 1903.

Votre dépêche reçue. Le Gouvernement ne serait pas justifiable de faire ce que vous demandez, sur la foi d'un simple racontar de journal qui n'a pas été vérifié. Tous les renseignements nécessaires nous parviendront d'Angleterre.

WILFRID LAURIER.

Eh bien, tout cela, ainsi que les autres circonstances dont j'ai déjà parlé, avaient dû convaincre ce fonctionnaire—s'il ne le savait pas déjà—qu'il ne pouvait pas s'engager d'aucune manière dans le genre d'affaires qu'il faisait, en essayant d'établir le Canadian Labour Bureau. Non seulement alors, mais à différentes autres reprises, il réussit à obtenir pour la personne en faveur de laquelle il cherchait à établir ce bureau, l'agence de la ligne Allan et d'autres lignes de steamers, ainsi que l'ouverture de ce bureau de placement près de son propre bureau d'émigration à Charing-Cross, et des communications intimes s'établirent entre les deux, soit par téléphone ou autrement. Bien plus, il fit imprimer et garda dans son propre bureau un grand nombre de formules de lettres qu'on envoyait en réponse à des émigrants recrutés dans la classe même dont il avait reçu instructions de ne pas s'occuper. Il donna instructions aux agents du département d'immigration, par tout le Royaume-Uni, ou à la plupart de ces agents—cela est parfaitement établi—d'envoyer à son bureau les lettres de demandes de renseignements qu'ils recevaient.

Et il se mit lui-même à répondre à ces lettres en envoyant de son propre bureau ces formules imprimées aux émigrants de cette classe, et leur donnant l'adresse de la personne qui tenait ce bureau de placement. Qu'était ce bureau, et quelle pouvait bien être la personne qu'il avait réussi à faire mettre, soit par ses lettres ou autrement, à la tête de ce bureau? Il est établi que cet homme, dont le nom réel était Lazarus, avait fait son apparition en Angleterre sous le nom de Leon Leopold, et sous ce nom avait été recommandé par Preston aux différentes compagnies, dont par la suite il obtint l'agence et devint l'agent pour la vente des billets. Bien plus, dans la circulaire publiée longtemps après toute cette agitation—qui a dû nécessairement apprendre à Preston qu'il outrepassait son mandat ainsi que les règlements de son département—le 4 janvier 1904, nous voyons que Preston a publié la circulaire suivante :

Ce département n'a pas mission de renseigner sur les chances qu'il peut y avoir d'exercer tel ou tel métier au Canada. Nous nous bornons à satisfaire aux besoins du pays sous

le rapport agricole, et à recruter des ouvriers des champs, soit expérimentés ou non. Cependant, et en réponse à votre demande, je puis vous informer qu'il y a plusieurs bureaux de placement très recommandables en ce pays qui sont en état de vous donner les renseignements que vous demandez, et vous êtes libre, si vous le désirez, de vous mettre en communication avec le Canadian Labour Bureau, 18 Charing Cross, S.W.

Et cependant, un peu plus tard, en cette même année 1904, Preston écrit ce qui suit à son chef de département :

23 juin 1904.

Pour ce qui est du bureau occupé par Leopold, je crois que le sous-ministre pourra vous confirmer qu'avant que Léopold eut pris possession de ce bureau, j'avais tout mis en œuvre pour obtenir que le département prit ce local, dans la crainte où j'étais que quelqu'un que le département n'aimerait pas pourrait se l'assurer, ou pour persuader au département du commerce qu'il ferait bien d'installer là une agence commerciale ; mais toutes mes tentatives, de ces deux côtés, restèrent sans aucun résultat.

Dans sa déposition, Preston parle de Leopold comme s'il était à lui seul tout ce bureau de placement. En d'autres parties de sa déposition, dans les lettres qu'il adressait à Ennis, et dans la plupart de ses propres lettres, il parle des personnes intéressées dans ce bureau de placement. Quelles étaient ces personnes ? Nous n'avons pas pu, dans l'un ni l'autre des comités, savoir exactement quelles étaient ces personnes. Mais il est certain que Leopold n'était pas seul, parce qu'un témoin absolument digne de foi a déclaré que Leopold s'était présenté lui-même, en diverses occasions, dans quelques-uns des bureaux de compagnies de navigation, afin d'obtenir des billets, quand ces billets devaient être délivrés chez lui, et que l'objet de toutes ces démarches secrètes était de cacher aux autres intéressés qu'il avait vendu des billets sur lequel il touchait une commission.

Leopold n'était pas seulement l'âme de ce bureau de placement, dont l'objet était d'envoyer des ouvriers au Canada, mais il était aussi l'agent du bureau dit "Farmer's Auxiliary". Cet autre bureau était une institution tout à fait différente, car son objet était d'envoyer en ce pays des cultivateurs, et surtout des ouvriers des champs pour aider les cultivateurs dans leurs travaux agricoles. La déposition de Preston lui-même a établi que ce bureau agricole faisait surtout des opérations en Allemagne, mais dans tous les cas Leopold était considérablement mêlé à ces opérations. En outre, Leopold, depuis qu'il avait dû s'éloigner de la proximité immédiate du bureau du Gouvernement, était devenu l'agent de la North Atlantic Trading Company, dont je dirai quelques mots dans un instant. Ainsi donc, cet homme, qui ne nous touchait de près en aucune façon, et qui était apparemment un juif venu du continent, et por-

tant le nom de Lazarus, déclare que quand il est arrivé à Londres, recommandé sans doute au commissaire de l'immigration, il fut mis immédiatement à même de pouvoir établir ce bureau de placement avant que le Gouvernement eût déménagé du local qu'il occupait à Charing-Cross. Preston invita alors des compagnies de navigation à se mettre en relations avec cet homme et à lui confier la vente de leurs billets. Il leur fut recommandé comme agent chargé de recruter des ouvriers dans le Royaume-Uni et en d'autres pays pour les envoyer au Canada. Nous avons encore d'autres preuves que Leopold, ou Lazarus, comme on voudra l'appeler, avait reçu de l'encouragement de Preston. Les dépositions faites devant le comité des comptes publics ont établi que, contrairement à la coutume, Preston a payé directement, dans la plupart des cas, la prime à laquelle ont droit les agents ou les vendeurs de billets. La coutume, aujourd'hui, est de payer ces primes aux agents, par l'entremise des compagnies mêmes de navigation, sans vérification. Mais, en plus d'une occasion, et parce que Preston allègue que Leopold avait besoin de fonds, il lui a versé directement les primes. Nous avons la preuve, devant le comité des comptes publics, qu'il lui a payé au delà de £280 sterling en primes, au lieu de s'en remettre pour cela aux compagnies de navigation, ainsi que c'est l'habitude. Nous avons aussi la preuve que Preston lui-même, en diverses occasions, a remis un grand nombre d'imprimés à Leopold.

Maintenant, quand on considère que le contrat très important que nous avions avec la North Atlantic Trading Company s'appliquait surtout à l'Allemagne, et que l'objet que Leopold avait en vue, à titre de principal agent de la Farmer's Auxiliary, qui avait de grandes ramifications en Allemagne, était de distribuer ces imprimés en Allemagne, nous ne sommes pas surpris que Preston ait admis, dans son interrogatoire, que beaucoup d'imprimés en langue allemande, qui devaient être utiles à la North Atlantic Trading Company, avaient été remis à Leopold, pour distribution dans ces pays. Preston admet aussi, comme suite à l'accusation portée contre lui lors de la réunion du Congrès du Travail en 1903, qu'il avait pris une part active à l'envoi d'ouvriers mineurs à Fernie, C.-A., pour y remplacer ceux qui avaient décidé de se mettre en grève afin d'obtenir de meilleurs conditions pour leur travail. A la page 188 des délibérations du comité des comptes publics, on voit qu'on lui posa les questions suivantes :

Q. Avez-vous jamais reçu, d'une personne ou compagnie, directement ou indirectement, de l'argent pour l'envoi d'émigrants au Canada ?

—R. Oh oui j'ai reçu beaucoup d'argent pour cela. Deux ou trois fois par semaine, il nous arrive de recevoir de l'argent de la part d'amis, quelquefois d'Amérique, et on nous demande dans ces lettres d'envoyer des émi-

grants au Canada. J'ai reçu de l'argent et des instructions de toutes les parties du Canada, pour l'envoi d'émigrants au Canada.

Q. Avez-vous jamais reçu pour votre compte personnel, de l'argent d'une personne ou compagnie pour l'envoi d'émigrants au Canada ?—R. Pour mon compte personnel ?

Q. Parfaitement, c'est là la question ?—R. Je ne sais pas bien ce que vous voulez dire. Q. Avez-vous jamais reçu de l'argent pour vous-même. R.—Pour mon propre avantage personnel ?

Q. Oui ?—R. Non, jamais.

M. Gervais :

Q. Il n'y a jamais eu de pots-de-vin ?—R. Non.

Q. Jamais ?—R. Jamais.

M. Barker :

Q. Et vous n'avez jamais partagé non plus avec personne, directement ou indirectement, l'argent que vous receviez ?—R. Non. Je puis dire que j'ai reçu, une fois, de la part de M. G. S. Lindsay, de Toronto, une somme considérable d'argent qu'il désirait me confier en fidéicommis pour la Crow's Nest Pass Coal Co., pour l'appliquer au transport des employés de la compagnie. M. Lindsay avait pris des arrangements avec M. Leopold pour envoyer, je crois, deux ou trois mille mineurs, et il m'a remis une somme considérable d'argent pour être payée à M. Leopold, sur justification établissant qu'il avait payé pour le transport de ces mineurs. M. Leopold, dans cette circonstance, s'était mis en communication avec les représentants de l'Union des Mineurs, dans le district minier du nord de l'Angleterre.

Q. Il recrutait ces mineurs pour la C. N. P. C. Co. ?—R. Oui.

Q. Mais on vous envoyait de l'argent ?—R. M. Lindsay me demanda de garder ces fonds, car il ne connaissait personne à Londres à qui il pouvait les confier.

Je désire vous faire remarquer qu'il est très significatif que, pour ce bureau de placement, Preston a fait beaucoup de dépenses pour timbres-poste. On lui a demandé, à la page 237 des délibérations du comité des comptes publics :

Q. N'est-ce pas là un montant quelque peu excessif ?—R. Le montant est élevé, mais je suis certain de pouvoir justifier jusqu'au dernier sou de l'emploi de ces fonds, en dehors des dépenses courantes pour timbres-poste. Je dois dire que voilà déjà depuis longtemps que nos comptes, pour timbres-poste, sont établis par ma propre signature ou mon sceau, et le bureau de poste remet tous les mois ou tous les trois mois un compte au département pour règlement. L'auditeur-général peut vous remettre tout cela.

Q. Je vois que Street et Cie vous ont aussi présenté un compte pour timbres-poste ?—R. Oui, pour distribution d'imprimés spéciaux.

Q. Pour imprimés ?—R. Oui, des imprimés.

Q. Je vois que vous avez payé \$14,000 pour timbres-poste, en une seule saison, pour choses se rapportant à l'émigration ?—R. Parfaitement.

Q. En une seule saison, \$14,000 ?—R. Oui, cela est exact.

Q. Était-ce surtout pour dépenses dans le Royaume-Uni ?—R. Oui, je crois, en grande partie.

M. MONK.

Q. On n'avait rien dépensé dans les autres pays d'Europe ?—R. Non, c'est-à-dire qu'il nous est arrivé une fois d'envoyer à l'extérieur quelques milliers d'imprimés.

Q. Depuis que le syndicat a été formé ?—R. Oui.

Q. S'agissait-il d'une somme considérable ? R. Réellement, je ne pourrais pas vous dire quel était le montant. Autant que je puis me rappeler, il s'agissait d'une somme assez élevée, mais nous avons reçu instructions de faire imprimer quelque chose de spécial, et la distribution en fut faite par la compagnie Street. Vous verrez tout cela dans leur compte, ainsi que le nombre d'imprimés et ce qui a été reçu pour timbres-poste, et je crois aussi qu'on a produit les pièces justificatives venant du département même des Postes.

Ainsi donc, il est parfaitement admis, sur la foi des déclarations mêmes de Preston, faites devant les deux comités, et dans les lettres produites devant ces comités, que malgré les instructions données, et bien que l'agitation qui régnait ici eût dû le mettre sur ses gardes ; il est admis, dis-je, qu'il prit une part importante à l'organisation de ce bureau de placement, dont l'objet était de faire émigrer des ouvriers au Canada. Après qu'il eut appris qu'on s'élevait fortement ici contre cette sorte d'émigration, il a enfreint sciemment, et de sa propre volonté, les règlements du département, et il a mérité pour cela d'être censuré.

A mon avis, les demandes que m'ont adressées nombre de sociétés ou d'organisations ouvrières, demandes qui sont, sans doute, aussi parvenues au Gouvernement et à d'autres députés portant qu'en pareilles circonstances, M. Preston ne doit plus exercer cette charge et qu'il faut le révoquer, ces demandes, dis-je, sont bien fondées et le Gouvernement ne doit plus lui permettre de remplir les fonctions d'inspecteur et de commissaire de l'immigration, fonctions qu'il a remplies jusqu'ici, et cela, parce qu'il est prouvé qu'il a violé une des règles les plus importantes du ministère, en matière d'immigration.

Monsieur l'Orateur, je ne veux pas m'étendre trop longuement sur une autre question servant de base à la motion que j'ai placée entre vos mains. Mais à mon avis, cette question est de plus haute importance, pour le pays en général, que celle même que je viens de discuter: il s'agit de la participation de M. Preston au recrutement des ouvriers amenés au pays. Je veux parler de la compagnie commerciale de l'Atlantique-Nord et des circonstances dans lesquelles M. Preston a exercé son initiative, relativement à cette société qui a été l'objet d'un débat fort prolongé au cours de cette session. A mes yeux, il est évident que M. Preston, commissaire de l'immigration et inspecteur du même service, a manqué à son devoir, en promettant le secret à ces inconnus ou à ces étrangers, quels qu'ils soient, qui, prétend-il, dissimulent leur personnalité sous le voile de la compagnie commerciale

de l'Atlantique-Nord, et cela sans avoir au préalable, obtenu l'autorisation de lord Strathcona. A cet égard, je désire appeler l'attention de la Chambre sur une déclaration faite, ici même l'année dernière, par le ministre de l'Intérieur (M. Oliver). A cette époque, on demanda au ministre s'il consentirait à révéler à la Chambre les noms des membres de cette compagnie. Je n'ai pas sous les yeux la réponse qu'il donna à cette question, mais elle comporte ce sens-ci: c'est que si la Chambre le désirait, il n'hésiterait nullement à révéler ces noms. En arrivant en Europe, en 1899, à titre de commissaire de l'immigration, avec mission de réformer ce service et de nous tenir parfaitement au courant de ces réformes, M. Preston avait un devoir important à remplir à cet égard, devoir dont il ne s'est pas acquitté. Il avait le devoir de se rendre sur le continent européen, et après avoir constaté nettement la situation dans laquelle se trouvait le système d'immigration poursuivi jusque-là dans ces pays, il aurait dû adresser au Gouvernement un rapport circonstancié sur toutes les déficiences qu'il aurait constatées, au cours de sa visite. Ce système existait de vieille date. Sous ce régime le chiffre des primes versées était moins élevé qu'il ne le fut, après que M. Preston eût effectué sa réforme. Il aurait dû se contenter de constater les déficiences du système appliqué dans ces pays, la nature de ces irrégularités et adresser au Gouvernement un rapport circonstancié sur tous ces faits. Après avoir suggéré au Gouvernement l'ébauche du système à substituer à celui qui fonctionnait alors, après s'être consulté avec les compagnies de steamships et avec toutes les personnes en mesure de faire un traité consacrant les stipulations voulues pour l'application d'un système d'immigration en Europe, qui aurait abouti au succès, il aurait dû adresser un rapport au Gouvernement à cet égard et lui communiquer les projets lui semblant de nature à produire les meilleurs résultats. Le Gouvernement ayant adopté un de ces plans et ayant décidé de faire une réforme, M. Preston, à titre d'inspecteur d'immigration, aurait dû étudier attentivement l'application de cette réforme et tenir le Gouvernement bien au courant des progrès de cette réforme et des résultats produits. Je constate, par la lecture des dépositions des témoins entendus devant les deux comités, que la ligne de conduite adoptée par l'inspecteur est presque diamétralement opposée à celle que je viens de développer. Il se transporte sur le continent, traverse tout le territoire pour lequel il entend effectuer, plus tard, une nouvelle convention relative à l'immigration; il rencontre des groupes d'hommes avec lesquels il entame des négociations en vue d'un nouveau traité; il conclut ce traité, sous sa propre responsabilité, et plus tard, après avoir cherché à obtenir l'approbation du haut commissaire,

il finit par faire sanctionner cette convention par le sous-ministre. Je ne veux pas m'attarder à étudier cette partie des témoignages rendus devant les deux comités, au sein desquels nous avons essayé de nous renseigner sur les individus avec lesquels ont été passés ces quatre contrats différents, dont le dernier existe actuellement, et demeurera en existence au cours de la saison prochaine, et qui, si la prétention de la compagnie connue sous le nom de "compagnie commerciale de l'Atlantique-Nord," est bien fondée, demeurera encore en vigueur pendant quatre ans. Qu'il suffise de dire, pour le moment, qu'il y a trois individus qui, à cette époque, étaient fonctionnaires de l'Etat, et dont deux sont encore fonctionnaires de l'Etat, qui connaissent parfaitement ceux avec qui nous avons passé ces contrats, et auxquels nous avons versé plus d'un quart de million de dollars. M. Smart connaît bien ces individus. Il n'est plus attaché au ministère mais il l'était, il y a un an. Preston connaît bien ces individus; Griffith les connaît aussi, mais il ne juge pas à propos de révéler leurs noms, étant fonctionnaire public et le Gouvernement ayant décidé qu'il ne faut pas divulguer ces noms. Quant à nous représentants du peuple et des contribuables qui payent les énormes sommes d'argent stipulées dans ce contrat, on ne nous permet pas de connaître les noms des membres de cette compagnie. Certains ministres les connaissent; les fonctionnaires du Gouvernement les connaissent aussi, mais quant aux électeurs canadiens et à leurs représentants, on ne leur accorde pas ce privilège. Le secret qui existe à cet égard, c'est l'œuvre de Preston. On chercherait en vain dans tout ce dossier, et dans cette masse de correspondance étalées devant le comité, un seul mot au sujet du secret à observer à l'égard des noms des parties intéressées dans ce contrat. On a donné une fausse interprétation à certaines paroles contenues dans une lettre de lord Strathcona, et cela à l'appui de la prétention que le haut commissaire lui-même aurait compris qu'il ne fallait pas divulguer les noms en question, alors que la Chambre des communes demandait la publicité. Lord Strathcona dit bien, il est vrai, que ce traité ne doit pas être livré à la publicité, mais il n'affirme nullement, qu'advenant une enquête, faite par la Chambre des communes et si les représentants du peuple désirent qu'on leur révèle ces noms, il ne faut pas les livrer à la publicité. Preston a assumé la responsabilité de promettre le secret à l'égard de ces noms; mais, chose étrange, on ne trouve pas une seule ligne écrite de sa main à cet égard, depuis qu'il a verbalement pris cet engagement envers les intéressés. Examinons les stipulations du contrat. Ce contrat ne contient pas une seule disposition qui nous permette de constater les résultats qui en découleraient. Il ne nous permet nullement de contrôler et de vérifier l'œuvre de cette compagnie anonyme et de constater si l'immigration de

ces gens au pays est la conséquence de sa propagande. Sous l'ancien régime, il nous était facile de constater l'œuvre de ces agents de passagers qui avaient dirigé un certain nombre d'immigrants vers le Canada; mais sous le régime du traité conclu par Preston sur le continent, ainsi que des traités subséquemment approuvés par le Gouvernement, celui-ci se trouve dans l'impuissance de constater si la compagnie a fidèlement rempli les stipulations du traité. Cette compagnie, il est vrai, s'est engagée à dépenser vingt mille dollars annuellement, mais le traité garde le silence sur les moyens à prendre pour permettre au Gouvernement de constater le fait.

Dans ce contrat, il n'existe pas une seule stipulation portant que l'inspecteur d'immigration pourra, de temps à autre, avoir accès aux registres de la compagnie; la compagnie était en mesure de conduire toutes ses opérations dans l'ombre. Dans ce traité léonin, il ne figure pas une seule disposition portant que les immigrants arrivant au pays s'y établiront; nos intérêts restent sans protection à cet égard. Le résultat, c'est que pendant plus de trois ans, nous avons reçu des immigrants venant des pays soumis à ce régime, et ces immigrants sont arrivés au Canada, sans qu'on pût établir leur identité. Nombre de ces immigrants sont allés se fixer aux Etats-Unis et ce traité nous laissait dans l'impuissance de suivre leurs mouvements ou de nous rendre compte de la prime accordée pour ces immigrants, quand venait le moment de payer cette prime à la compagnie. M. Smart jure positivement que, pendant les trois années écoulées, le ministère s'est efforcé de connaître les noms des immigrants dirigés vers le pays par cette compagnie, et qui sont allés se fixer aux Etats-Unis; il affirme que, dans une certaine mesure, les efforts du ministère ont été couronnés de succès, mais ce traité ne contient pas une seule disposition qui permette au Gouvernement de constater le nombre de ces immigrants qui ont quitté le pays. La plus grave faute qu'ait commise Preston, c'est d'avoir passé ce traité et stipulé ce secret; à cet égard, il a évidemment manqué à son devoir de commissaire de l'immigration.

Monsieur l'Orateur, voyons ce que Preston a fait depuis 1899, époque à laquelle on a passé ces traités. Nous l'avons questionné au long, dans les deux comités, et il me semble que depuis que le traité a été mis à exécution, il n'a absolument rien fait pour l'inspection des immigrants arrivant au Canada. Tout ce qu'il nous est possible de constater, soit d'après les dépositions des témoins, soit d'après la correspondance échangée à l'égard de l'œuvre de Preston, c'est que, à différentes époques, il a essayé d'obtenir du Gouvernement certaines sommes d'argent qu'il a versées à ces inconnus. Quand il a visité le continent européen, a-t-il fait enquête sur la propagande exercée par ces entrepreneurs? Au cours

de ces années, paraît-il, il n'a jamais pris contact avec ces immigrants, ne s'étant jamais donné la peine de s'assurer, une seule fois, si les immigrants recrutés dans les pays en question et passant par l'Angleterre sont venus s'établir au Canada, par suite de la propagande exercée par cette compagnie. Inspecteur de l'immigration, il ne s'est jamais abouché, paraît-il, avec un seul de ces immigrants. Comment lui eût-il été possible de s'assurer si la compagnie commerciale de l'Atlantique-nord dépensait annuellement en Europe les \$15,000 qu'elle était obligée de consacrer à sa propagande et en outre, la somme additionnelle de \$5,000 qu'elle était obligée de dépenser annuellement dans certains pays soumis à ce régime? Ayant passé un traité, au nom du peuple et du Gouvernement canadiens, Preston avait un devoir impérieux; il devait se montrer fort scrupuleux et fort consciencieux à cet égard, et obtenir la certitude que cette compagnie dépensait réellement l'argent qu'elle s'était obligée de consacrer à cette œuvre. Je puis me tromper, mais je l'affirme, à l'exception de quelques dollars, ni le comité de l'immigration, ni le comité des comptes publics n'ont été saisis d'un seul document ou d'une seule preuve authentique et bien légalisée portant que la compagnie a réellement dépensé depuis 1899, la somme annuelle de \$20,000 qu'elle devait consacrer à cette œuvre. La compagnie commerciale de l'Atlantique-nord, je le sais, a déposé devant le comité nombre de relevés de comptes, mais ce n'est pas là le genre de pièces probantes qu'exigerait un homme d'affaires, en pareilles circonstances.

La compagnie nous a présenté des états portant qu'elle a dépensé nombre de marks ou de kronen ou de dollars dans ces pays, mais où sont les pièces justificatives à l'appui de ces affirmations? Peut-on supposer, un seul instant, que le ministère se serait contenté de pareilles affirmations venant de la compagnie elle-même, sans pièces probantes à l'appui? A mon avis, ce n'est pas ainsi que notre fonctionnaire, l'inspecteur d'immigration, aurait dû vérifier la situation de la compagnie et l'état de ses dépenses. A mon avis, il incombait à Preston un devoir impérieux: celui de visiter, de temps à autre, le continent, non pas dans le but de tenir des conversations et des réunions secrètes avec ces individus, mais afin de se procurer la preuve qu'ils dépensaient réellement la somme de \$15,000 qu'ils étaient tenus de consacrer annuellement à leur œuvre. Preston le savait parfaitement, le ministère se trouvant à une telle distance des officiers de cette compagnie et les fonctionnaires du ministère ne connaissant pas un seul membre de cette compagnie, ils n'étaient pas en mesure d'obtenir la preuve voulue qui deviendrait nécessaire à une époque quelconque; et à titre d'inspecteur ou de directeur du service de l'immigration, ayant été l'âme même de cette entreprise, il avait le devoir

d'obtenir, de temps à autre, la preuve que la dépense stipulée au traité s'effectuait réellement. Monsieur l'Orateur, que devons-nous supposer ? On a, maintes fois, affirmé que les députés qui critiquent les actes du Gouvernement ou de ses fonctionnaires, se livrent à des suppositions toutes gratuites ou à de simples hypothèses ; mais en pareilles circonstances, la seule conclusion, à laquelle il soit possible de s'arrêter, n'est-elle pas que la somme atteignant aujourd'hui le chiffre de \$100,000, que cette société anonyme aurait dû consacrer à son œuvre, n'a réellement pas été dépensée ? Je l'affirme sans crainte, après avoir lu attentivement ce dossier contenant les dépositions faites devant les deux comités, voici la seule conclusion à laquelle puisse s'arrêter tout homme sincère et de bon sens qui aurait lu attentivement ce dossier contenant les dépositions de ces témoins devant les deux comités : c'est que la compagnie a fait preuve d'une grande négligence dans l'exécution de cette partie du traité, l'obligeant à faire sa propagande, et il est facile de se rendre compte de la raison de cette négligence. Smart et Preston ont affirmé positivement devant les comités que lorsqu'ils ont visité l'Europe, il y ont trouvé d'immenses dépôts de brochures sur l'immigration. En outre, il existait dans les bureaux, en Angleterre, de grandes quantités de brochures, pour distribuer sur le continent. N'est-il pas naturel de supposer que ces brochures répondaient, dans une très large mesure, sinon entièrement, aux besoins et aux fins de cette compagnie commerciale de l'Atlantique-nord ? Ajoutons à cela qu'une grande partie de ces brochures ont été imprimées au bénéfice de la société auxiliaire des cultivateurs et qu'il n'était guère possible d'utiliser ces brochures ailleurs que sur le continent ; or, si l'on se rappelle que cette dernière société est en réalité l'œuvre de Leopold, et que ce dernier a noué des relations intimes avec la compagnie commerciale de l'Atlantique-nord dont il est devenu plus tard l'agent, ne peut-on supposer, sans se mettre en grands frais d'imagination, que cette dernière compagnie a utilisé une forte partie, sinon la totalité de ces brochures, dans un but de propagande pour le continent ? Quoi qu'il en soit, on ne nous a pas donné la moindre preuve concluante que la compagnie a exécuté son traité pour ce qui concerne la dépense stipulée.

Monsieur l'Orateur, j'appelle tout spécialement l'attention sur la situation où nous nous trouvons actuellement à l'égard de cette compagnie ; car, indépendamment des événements qui se sont déroulés par le passé, la situation s'est singulièrement modifiée au cours de cette session. Le Gouvernement a notifié à la compagnie l'avis portant que, à dater du 1er novembre prochain, si je ne me trompe, il a l'intention de ne plus traiter avec elle.

A cette notification la compagnie a répondu—et cela, à fort bon droit, à mon avis, si

l'on tient compte des témoignages établis devant les deux comités—que cet avis n'est pas celui auquel le traité lui donne droit ; que, d'après le traité, il n'y a d'échéance, que si la compagnie manque de faire sa propagande. Smart affirme qu'à l'égard de sa propagande, la compagnie a surabondamment tenu sa promesse ; Preston rend témoignage dans le même sens. En pareilles circonstances, si les allégations de la compagnie sont bien fondées, il ne nous est loisible de rompre nos relations avec elle et de prononcer la déchéance de son privilège relativement à l'immigration qu'en lui notifiant avis de la chose, quatre années d'avance. En outre, Smart, le représentant de la compagnie au Canada, et Preston lui-même, si je ne me trompe, affirment que la compagnie n'a pas encore fait de règlement de comptes avec le Gouvernement et qu'elle a des réclamations à faire valoir contre ce dernier. Si l'on se rappelle la nature du traité, les circonstances dans lesquelles il a été conclu par Preston, la stipulation si imprudente portant qu'il sera versé à la compagnie \$5 par tête pour tous les immigrants recrutés parmi la classe agricole et la classe des domestiques, dans ces pays ; le mode suivi jusqu'ici pour la vérification des résultats découlant de ce traité ; la possibilité que le Gouvernement soit obligé de continuer l'application de ce marché pendant encore quatre ans, je le demande à tout député qui a suivi les délibérations de ces deux comités : n'est-il pas d'urgence et l'intérêt du pays ne demande-t-il pas de confier la charge d'inspecteur du service de l'immigration, dans les îles britanniques et surtout en Europe, à un homme possédant pleinement la confiance du pays, un homme qui, en acceptant cette mission, se dépouillera de tous les liens contractés par le passé, bref, un homme qui saura non seulement assurer l'exécution du contrat à la lettre mais encore veillera à ce que, dans le règlement de comptes définitif avec cette compagnie, le Gouvernement obtienne ce qui lui est dû ?

Voilà une ligne de conduite qui s'impose à l'approbation de la Chambre et qui doit rallier les suffrages du Gouvernement. Il est prouvé, en outre, que les relations de M. Preston et des autres employés du Gouvernement dans les îles britanniques ont laissé à désirer. On le sait, depuis que ce fait a été établi au cours de l'audition de M. Jury, devant le comité de l'immigration, Preston a cherché, au moyen de câblogrammes d'Angleterre, de prouver le contraire. Mais la chose ne saurait faire doute, ses relations avec M. Jury, notre agent à Liverpool, étaient fort tendues, et il est loin d'être en bons termes avec M. Griffith, le secrétaire du haut-commissaire. Sans vouloir m'étendre longuement sur les relations qui doivent exister entre le haut-commissaire en Angleterre et M. Preston, je puis affirmer que la dernière lettre reçue de lord

Strathcona, lettre qui a été déposée devant le comité des-comptes publics, prouve clairement que les rapports qui devront exister à l'avenir entre le haut-commissaire et M. Preston ne sauraient être de nature à favoriser les intérêts du service de l'immigration. Je m'abstiens de citer les lettres communiquées au comité des comptes publics. Ce serait faire perdre à la Chambre un temps précieux ; mais, en substance, à quoi se résument ces lettres ? Elles prouvent que Preston et Smart doivent porter toute la responsabilité de ce singulier traité conclu avec la compagnie commerciale de l'Atlantique-Nord. Le haut-commissaire affirme, dans deux lettres, qu'il n'a en rien participé à cette affaire ; que, presque au début, M. Smart, qui était alors sous-ministre, se trouvant en Europe, se réserva l'examen et l'approbation du traité, et que depuis cette époque, le haut-commissaire est demeuré parfaitement étranger aux relations du Gouvernement avec la compagnie en question. Vu le remarquable démenti donné par lord Strathcona au témoignage de M. Preston, et en outre, eu égard au fait qu'à l'avenir, les rapports du haut-commissaire et de Preston ne sauraient être favorables au service de l'immigration, il importe de démettre ce dernier de ses fonctions et de lui donner un autre emploi. On a établi devant les deux comités nombre d'autres faits qui montrent qu'il y a beaucoup de louche dans l'organisation de cette compagnie. Voilà la conclusion qui s'impose à quiconque veut se donner la peine de lire le texte des dépositions de M. Smart et de M. Preston. Dans une partie de son témoignage, M. Smart dit qu'il connaît tous les membres de cette compagnie. Ailleurs, il affirme le contraire. A un moment donné, il affirme être convaincu que ce sont des gens responsables en mesure d'exécuter le contrat ; mais quand on lui demande d'où il tient cette certitude, il reste muet. Il se contente de dire que tout est parfait. Tantôt, il affirme que la compagnie est réellement organisée en Hollande, tantôt il déclare qu'il ignore la chose, et cependant, je constate que, lorsque le contrat a été dressé il a été passé avec une compagnie qui a apposé son sceau sur ce document, en y inscrivant son nom et ceux de ses officiers.

Que dit M. Smart à cet égard ? Il affirme que ce n'est là qu'un leurre, et qu'en réalité, ceux qui se dissimulent derrière ce traité, sont ceux-là mêmes qui en bénéficient. Quand on nous eut montré le texte de cette loi adoptée, l'année dernière, dans l'île Guernesey, constituant cette compagnie en corporation, nous fîmes des efforts pour qu'on nous révélât les noms des individus entre les mains desquels on a versé de si fortes sommes puisées dans la caisse fédérale. M. Preston affirme ne pas connaître ces individus. Quels que soient leurs noms, affirme-t-il, ces individus se dissimulent derrière le contrat, et quant à la question de savoir quels sont ceux qui bénéficient de

M. MONK.

cette entreprise, M. Preston donne la même réponse. Quand on lui demande quels sont ces individus mentionnée dans les articles d'association de cette compagnie commerciale de l'Atlantique-Nord, il affirme qu'il l'ignore ; il ne connaît pas un seul de ces individus. Tout ce qu'il peut dire, c'est que ce sont eux qui ont obtenu le titre d'institution et que son gendre, un avocat, a été employé dans ce but par la compagnie, lorsque, au dernier moment, ils ont obtenu la personnalité civile à Guernesey. Prétendrait-on que des gens, doués d'une expérience ordinaire, ne doivent pas s'étonner de pareil état de choses, et que cette affaire n'a pas excité ni fait naître les plus graves soupçons par tout le pays ? On nous dissimule des faits que le pays a intérêt à connaître. Quoi qu'il en soit, M. Preston a noué des relations très intimes avec cette compagnie et eu égard au zèle qu'il met à pousser les intérêts de sa protégée, il devient impossible de le maintenir plus longtemps au poste qu'il occupe.

J'ai déjà fait observer, au cours du débat, qu'indubitablement, nous avons droit d'obtenir les noms des actionnaires de cette compagnie. Si nos fonctionnaires ont le droit de dissimuler les noms de ceux avec qui ils contractent et auxquels ils versent de fortes sommes de deniers publics, où tout cela aboutira-t-il ? Ne deviendra-t-il pas possible d'appliquer ce principe non-seulement au service de l'immigration, mais à d'autres entreprises fort importantes ? J'ai aussi déclaré qu'à cet égard, nous avons rétrogradé et je le crois réellement. Monsieur l'Orateur, je ne veux pas donner plus de développement à cette question. Tous ceux qui ont lu le compte rendu des délibérations devant les deux comités, se rallieront à cette conclusion : c'est qu'en demandant que l'inspection du service de l'immigration soit confiée à d'autres mains, le pays a exprimé un vœu parfaitement légitime. La Chambre, je l'espère, monsieur l'Orateur, se faisant l'écho de l'avis exprimé par le pays, adoptera la motion que j'ai remise entre vos mains.

L'honorable M. FRANK OLIVER (ministre de l'Intérieur) : Monsieur l'Orateur, j'en suis convaincu, le député de Jacques-Cartier (M. Monk) mérite toutes nos félicitations pour les efforts qu'il vient de tenter, afin de tirer ses amis de l'impasse où ils se trouvent. Il y a près de trois mois qu'on paralyse la marche des affaires publiques au Parlement, à la demande de l'honorable député qui vient de porter la parole, et cela afin que le pays fût mis au courant d'un grand scandale se rattachant disait-on, aux affaires de la compagnie commerciale de l'Atlantique-Nord. C'était là un scandale qui devait infailliblement provoquer la déchéance du Gouvernement ; au moins, voilà ce qu'on donnait à entendre, directement ou indirectement. Il a été versé un quart de

million de dollars puisés dans la caisse publique, et la conclusion tirée de ce fait, c'est que cette somme serait tombée dans le gousset de certains membres du cabinet et de certains fonctionnaires publics. Tel fut le cri de guerre lancé par ces messieurs, en montant à l'assaut, il y a trois mois. Depuis, ils ont été parfaitement en situation d'établir leur thèse et voilà qu'aujourd'hui, tout ce fracas aboutit, en dernière analyse, à cette simple proposition consignée dans la motion dont la Chambre est actuellement saisie, concluant à la démission de W. T. R. Preston, commissaire du service de l'immigration en Angleterre, quitte à lui confier une autre charge.

Lorsque le député de Toronto-nord (M. Foster) dans sa célèbre philippique, embouchant la trompette, et lançant l'anathème à l'ex-ministre de l'Intérieur (M. Sifton) pendant que ce monsieur se trouvait à mille lieues de distance de cette Chambre s'élevait contre le système baptisé du nom de Sifton et les méthodes à la Sifton en général, jamais il n'aurait pensé, sans doute, qu'après tant d'efforts et un si grand déploiement d'énergie, toutes ses attaques aboutiraient à cette conclusion : il faut donner à Preston un autre emploi au service du Gouvernement ! Un mot au sujet de ce M. Preston et de la possibilité de son changement de situation. M. Preston est un fonctionnaire de l'Etat. Il remplit actuellement une certaine charge. Les membres de l'opposition prétendent que la gestion du bureau de M. Preston laisse beaucoup à désirer. Il leur a semblé bon de faire venir d'Angleterre, à grands frais, trois messieurs qui ont dû séjourner ici fort longtemps, et qu'il a fallu renvoyer en Angleterre aux frais du pays, et tout cela, afin de faire jaillir la lumière sur les opérations de cette compagnie commerciale de l'Atlantique-nord et incidemment sur les actes de Preston. Le gouvernement canadien compte un certain nombre de fonctionnaires en Angleterre. Il est possible que ces messieurs ne gèrent pas parfaitement les affaires qui leur sont confiées. Les faits signalés indiquent suffisamment le besoin d'une réforme, et cette réforme, le Gouvernement ne saurait manquer de l'effectuer. Mais demander au Gouvernement de congédier cet individu, en se basant sur les dépositions des témoins en question, —témoignages évidemment frappés au coin de la partialité,—demander, dis-je, qu'on congédie d'une façon sommaire, cet individu, comme le veut le texte de la motion, et cela, sans accorder au Gouvernement le temps de mûrement délibérer la question ; voilà, à mon avis, une proposition absolument injuste et indigne d'hommes sérieux. Il importe que le Gouvernement exerce la surveillance voulue sur ses fonctionnaires et sur leur gestion, et sans doute, le Gouvernement est tenu de faire enquête. . .

M. R. L. BORDEN : Le ministre me permettra-t-il de lui poser une question ?

M OLIVER : Certainement.

M. R. L. BORDEN : Que prétend le ministre en affirmant que les témoignages sont frappés au coin de la partialité ? Est-ce que M. Preston ne s'est pas fait entendre à maintes reprises devant les deux comités ? J'ignore ce que veut dire le ministre.

M. OLIVER : Il me semble que le chef de l'opposition (M. R. L. Borden) ne fait pas preuve, aujourd'hui, de son habileté ordinaire. . .

M. R. L. BORDEN : Admettons le fait.

M. OLIVER : M. Preston et M. Jury sont tous deux venus au pays. M. Preston a établi sa propre défense devant les comités qui ont aussi entendu les accusations portées contre lui ; mais on ne lui a permis ni d'apporter de preuves à l'appui de sa propre thèse, ni de réfuter les allégations formulées contre lui. Les allégations formulées ici, ce soir même, par l'honorable député. . .

M. MONK : Je les emprunte au témoin même de Preston.

M. OLIVER : Précisément. Je le déclare, les allégations formulées par l'honorable député ce soir, tendent à corroborer les affirmations de Preston. Malheureusement, il m'a été impossible d'assister aux séances du comité et je n'ai pas de notions très précises sur les délibérations qui y ont eu lieu. Mais voilà que l'honorable député (M. Monk), ce soir, prend la parole et voue M. Preston aux gémonies, parce qu'il a noué des relations avec une certaine agence recrutant des ouvriers pour le Canada, et si je ne me trompe, voici l'objectif visé par l'honorable député : se concilier la faveur, se poser en champion des organisations ouvrières au Canada, s'il vous plaît,—et par là, j'entends les organisations d'ouvriers d'élite attaquées, dit-on, par Preston, dans ses relations avec ce juif, si je puis me servir de l'expression de l'honorable député,—ce juif dis-je, dont le nom est Lazarus.

Je ne sache point que ce soit un crime, au Canada, d'être juif ou de porter le nom de Lazarus, bien que, si j'en juge d'après la teneur des observations de l'honorable député, il semble d'avis qu'il faille imputer la chose à crime. Or, d'après l'honorable député, vu les relations de M. Preston avec l'institution dirigée par Lazarus ou Leopold, quel que soit son nom, M. Preston, de concert avec le Gouvernement, dont il est l'employé, est censé avoir porté atteinte aux intérêts des organisations ouvrières. Puis, aussitôt après, l'honorable député affirme que Leopold est encore coupable d'un autre crime : celui d'avoir noué des relations avec la société auxiliaire des cultivateurs, institution dont l'objectif est le recrutement

d'ouvriers agricoles pour le Canada. Est-ce là porter atteinte aux intérêts des organisations ouvrières ? Je le demande, en quoi les rapports noués par ce Lazarus ou Leopold, quel que soit son nom, avec une institution ayant pour objectif le recrutement d'ouvriers pour le Canada, peut-elle être censée une attaque portée contre les ouvriers expérimentés ? Et si on condamne M. Preston comme coupable d'attaques portées contre les organisations ouvrières dans ce pays, est-ce parce qu'il a aidé Leopold à recruter des ouvriers agricoles, ou parce qu'il a coopéré avec lui à l'engagement d'ouvriers expérimentés ?

M. MONK : Puisque le ministre pose la question, voici ma réponse : la chose est prouvée par la lettre que Preston a adressée à Ennis et dans laquelle il affirme que le bureau du travail a pour objectif le recrutement d'artisans d'élite pour le Canada ; elle est aussi prouvée par le part prise par Preston dans le recrutement de mineurs dirigés vers la Colombie-Anglaise. Ce n'est nullement la société auxiliaire des cultivateurs qui a pris cette initiative.

M. OLIVER : Je fais observer que l'honorable député a déclaré que Leopold, étant l'agent de la société auxiliaire des cultivateurs, s'occupe tout autant des affaires de cette compagnie que du recrutement des ouvriers expérimentés. Par conséquent, pour ce qui concerne les témoignages et les preuves établies, le dossier soumis à la Chambre ne contient absolument rien prouvant l'existence de relations entre Leopold et Preston, qu'on puisse considérer comme une atteinte portée aux organisations ouvrières. Les organisations ouvrières au Canada le comprennent parfaitement : leur avenir et leur prospérité dépendent de l'immigration d'une population agricole suffisante pour créer un marché où s'écouleront les produits de la main-d'œuvre expérimentée, et le recrutement de ces immigrants pour le Canada n'est nullement opposé aux intérêts des ouvriers expérimentés, qu'il s'agisse, ou non, d'organisations ouvrières régulières. L'honorable député affirme que certaine lettres de M. Preston indiquent qu'il s'est occupé du recrutement d'ouvriers d'élite pour le Canada. Aux yeux de l'honorable député, ces lettres pourraient-elles constituer des documents probants devant une cour de justice ? Avance-t-on bien le succès de cette cause, en l'appuyant sur des lettres volées ?

M. R. L. BORDEN : Quels sont les auteurs de ces lettres ?

M. OLIVER : Ces lettres étaient adressées à M. Ennis, paraît-il.

M. R. L. BORDEN : Quels sont les auteurs de ces lettres ?

M. OLIVER : On dit que M. Preston est l'auteur de ces lettres, mais qu'elles sont la

M. OLIVER.

propriété de M. Ennis à qui elles étaient adressées. On a soumis ces lettres au comité des comptes publics.

M. MONK : L'honorable député n'a pas le droit d'affirmer qu'il y ait eu vol de lettres ici, puisqu'il est clairement prouvé qu'on n'a pas volé ces lettres.

M. OLIVER : Je céderai volontiers la parole à l'honorable député, pendant cinq minutes, s'il veut bien communiquer à la Chambre la preuve établissant la source de ces lettres.

M. MONK : La preuve est fort claire ; on l'a soumise au comité de l'agriculture, mais je n'ai pas le dossier ici. On demande à M. Jury comment il s'est procuré ces lettres et voici sa réponse : " Je suis allé voir M. Ennis, l'agent de la ligne Allan, lui déclarant que j'étais aux prises avec M. Preston, pour l'engager à établir un bureau du travail. Ces lettres se trouvant sur son bureau, il m'en donne lecture. Je lui demande de me les communiquer ; il les place à ma portée, en tournant la tête, et je les prends. Il se tourna de nouveau de mon côté, sachant parfaitement que j'avais pris ses lettres ". La chose ne saurait faire doute. Il n'est pas un seul membre du comité qui croit que M. Jury ait volé ces lettres. En outre, M. Ennis lui-même avoue la chose, dans une de ses lettres. On a pris ces lettres, mais on ne les a pas volées. L'honorable député n'a pas le droit d'affirmer qu'elles ont été volées et de se permettre des observations dérogatoires à l'honneur d'un témoin qui est venu dire comment il s'est procuré ces lettres. Les députés de la province de Québec ne cessent de me blâmer depuis deux semaines, pour avoir questionné M. Jury, et un organe du ministre de la Marine et des Pêcheries, à Montréal, dirige des attaques contre moi, affirmant que je n'aurais pas dû questionner un témoin qui n'a pas de croyances religieuses. Voilà plus de deux semaines que le journal en question répète la chose. Alors pourquoi le Gouvernement a-t-il choisi cet individu comme son agent à Liverpool ? J'ignore s'il est, oui ou non, adhérent d'un culte quelconque, mais je sais que le Gouvernement l'a nommé à ce poste et c'est pour cela qu'il a figuré ici comme témoin.

M. DUNCAN ROSS : Est-ce que M. Jury n'a pas affirmé que M. Ennis avait refusé de lui donner ces lettres ?

M. MONK : Oui. L'honorable député était présent lui-même ce jour-là, et il sait ce qui s'est passé. M. Jury a demandé à Ennis de lui passer ces lettres, et Ennis les a placées à un endroit où Jury pût les prendre, puis il a détourné la tête, Jury ayant pris les lettres, Ennis se tourne du côté de son interlocuteur et voit que les lettres sont disparues. Voilà ce qui a été confirmé, depuis, par les lettres d'Ennis. Il n'a jamais affirmé qu'on lui eût volé ces lettres.

M. R. L. BORDEN : S'il est vrai que Jury ait commis ce vol de lettres, pourquoi le Gouvernement le garde-t-il à son service?

M. OLIVER : En gardant Jury à son service, le Gouvernement a obéi à mêmes raisons qui l'ont porté à retenir les services de M. Preston. L'honorable député croit que le Gouvernement n'oserait pas révoquer, soit M. Preston soit M. Jury. Si les honorables députés veulent bien prendre leur âme en patience, les députés de la gauche apprendront peut-être d'importantes nouvelles dans quelques semaines. Du reste, il s'agit bien d'autre chose, la question est de savoir si, oui ou non, il y a eu vol de lettres. D'après l'argument du député de Jacques-Cartier, M. Ennis aurait donné ces lettres à M. Jury.

M. MONK : Certainement, d'après ces éclaircissements, il ne saurait exister de doute.

M. OLIVER : Qu'il me suffise donc d'ajouter qu'en affirmant que M. Jury a volé ces lettres, j'ai commis une erreur, et cela prouve encore davantage l'importance de faire une enquête approfondie sur les accusations et les contre-accusations portées à cet égard, avant de prendre une décision. Mon impression était qu'on avait volé ces lettres, mais l'honorable député qui est un légiste fort distingué, affirme qu'il n'y a pas eu vol de lettres. S'il en est ainsi, la chose prête certainement à discussion et l'honorable député en conviendra, avant que le ministère prenne une initiative quelconque et décide si M. Preston sera révoqué ou promu à un poste supérieur, comme il nous l'a suggéré dans une certaine partie de son discours, il y a bien lieu de réfléchir plus mûrement.

M. MONK : Le ministre fait erreur. Je n'ai jamais suggéré la promotion de Preston à un poste supérieur. J'ai dit qu'il aurait à se chercher un emploi ailleurs. On me dit que j'ai parlé dans un autre sens, et que j'aurais donné à entendre qu'il faudrait lui donner une autre situation au service du Gouvernement. Ce n'est pas là mon avis; dans la motion que j'ai présentée, je ne demande pas sa révocation; je me contente de demander son déplacement. A mon avis, il convient de le renvoyer d'un poste où il nous a créé tant d'embarras. Je n'ai pas demandé sa révocation, mais je ne suggère point qu'on lui donne de l'avancement. Le Gouvernement ne devrait pas garder à son service un individu de cette trempe.

M. OLIVER : Il convient d'apporter un autre argument à l'appui de l'attitude que j'ai prise, au cours de la discussion budgétaire. Je le répète, il ne convient pas de demander la révocation d'un fonctionnaire public, avant que le Gouvernement ait été en lieu d'étudier la question, sous tous ses aspects, et d'entendre les témoins voulus à cet égard. Que ces lettres aient été, oui ou

non, volées, il n'en n'est pas moins vrai de dire que les membres de l'opposition, ont présenté certains témoignages auxquels on n'a pas permis à M. Preston d'opposer de réplique. En pareilles circonstances, il n'est pas juste que l'honorable député ou ses collègues demandent que le Gouvernement se laisse guider absolument par la preuve déjà établie.

M. MONK : Indépendamment de la question de savoir s'il y a eu vol de lettres, est-ce que Preston n'a pas admis qu'il n'a tenu aucun compte des instructions du Gouvernement ?

M. OLIVER : C'est là une question que l'honorable député et ses collègues doivent abandonner aux méditations du Gouvernement. Si le Gouvernement se déclarait impuissant à maintenir la discipline parmi ses employés, alors il serait indigne de ce nom et l'honorable député aurait parfaitement droit de proposer sa déchéance; mais demander la révocation d'un employé, pour raison d'insubordination, c'est, à mon avis, une proposition inacceptable et à laquelle la Chambre ne se ralliera pas.

Un mot au sujet des observations présentées par l'honorable député à l'égard de la compagnie commerciale de l'Atlantique-nord. L'honorable député demande la révocation de M. Preston, à cause de ses relations avec cette compagnie. D'abord, il demande cette révocation, sans doute, parce que Preston aurait porté atteinte aux intérêts des organisations ouvrières, par les rapports qu'il a noués avec cet israélite Leopold ou Lazarus. En outre, il demande cette révocation, à cause des relations de Preston avec la compagnie commerciale de l'Atlantique-nord. Je tiens à faire observer à l'honorable député que ces deux arguments se détruisent mutuellement. S'il est en mesure de prouver que M. Preston est responsable de la création de cette compagnie commerciale de l'Atlantique-nord et de ses opérations, et que par là il ait contribué au recrutement et à l'installation de 100,000 colons sur les terres de l'Ouest canadien, l'honorable député aura certainement puissamment contribué par là à démontrer que M. Preston a rendu de précieux services aux organisations ouvrières canadiennes, en contribuant au peuplement des vastes plaines du Nord-Ouest, à leur développement, et à la création d'un marché et d'une demande pour les produits du travail organisé. Quels reproches l'honorable député formule-t-il contre cette compagnie commerciale de l'Atlantique-nord? Il ignore les noms des actionnaires; voilà sa première objection. Au cours du débat qui a roulé sur cette question, au début de la session, quelle a été la principale objection formulée? La voici: le Gouvernement a versé de fortes sommes des deniers publics, et le public ignore à qui on a payé ces deniers, mais on suppose qu'ils sont tombés dans le gousset de quelque

membre du cabinet et de fonctionnaire publics.

S'il y avait eu l'ombre même d'une preuve à apporter à l'appui de cette accusation, les honorables députés n'auraient pas manqué de l'apporter, car ils ont bénéficié de la présence du secrétaire du haut-commissaire ainsi que de celle de Preston et de Jury; ils ont été en mesure de les questionner à leur gré, d'autant plus que ces deux témoins, étant en hostilité ouverte, l'opposition aurait pu tirer parti de la chose, à son bénéfice. Ils ont été impuissants à prouver les allégations faites à l'égard de la compagnie commerciale de l'Atlantique-Nord. Enfin, de guerre lasse, force leur a été de créer un grief: en demandant de divulguer les noms des actionnaires de cette compagnie, et en insistant sur la chose, ils ont voulu faire valoir la prétention que le Gouvernement refusait de donner le moyen d'établir la preuve voulue. Je le demande, quelle est la compagnie autorisée au Canada avec laquelle ces messieurs traitent, et dont ils demandent à connaître les actionnaires? Quand ils ont à traiter avec une compagnie d'assurance, une compagnie de chemin de fer ou une société autorisée quelconque, arrive-t-il jamais qu'un seul d'entre eux s'informe du nom des actionnaires de cette compagnie? Cependant, ils veulent connaître les noms des actionnaires de la compagnie commerciale de l'Atlantique-Nord, et parce qu'ils ne se sont pas trouvés en mesure de s'éclairer sur ce point, ils déclarent que le Gouvernement leur a refusé le moyen de se renseigner à cet égard. A quoi servirait la révélation des noms des actionnaires de la compagnie en question? Les actionnaires d'aujourd'hui peuvent cesser de l'être demain. Voilà une vérité évidente, et en demandant, aujourd'hui, la divulgation des noms des actionnaires de cette compagnie, l'opposition formule une demande impossible, tant à l'égard de cette compagnie qu'à l'égard de toute autre société. Parce que ces messieurs n'ont pas réussi à obtenir les renseignements qu'il eût été impossible de leur procurer, ils nourrissent un grief contre la compagnie commerciale de l'Atlantique-Nord, contre le Gouvernement et contre Preston; ils s'écrient qu'il faut révoquer Preston de ses fonctions.

Je n'ai que quelques observations à faire sur l'attitude du Gouvernement à cet égard. Voici la seule attitude que le Gouvernement puisse prendre; c'est que nous consacrons ces deniers publics au recrutement d'ouvriers agricoles et de domestiques. Voilà notre politique. C'est dans ce sens que sont dressées les instructions que nous donnons à nos agents, et c'est ainsi que nous entendons qu'ils fassent leur propagande. Mais, si d'autres classes de la société veulent émigrer, il ne faut pas leur en faire un crime. Si d'autres ouvriers que les ouvriers agricoles émigrent au Canada, ce n'est pas là un crime contre l'Etat. Il n'y a rien de criminel à vendre des billets de passages à

M. OLIVER.

ces immigrants et à échanger des informations à leur égard. Les honorables députés qui ont tant à cœur de consulter les intérêts des ouvriers d'élite, au Canada, seront peut-être curieux de savoir où en est la demande de main-d'œuvre. Voici une lettre du secrétaire de l'association des manufacturiers canadiens:

Toronto, 7 avril 1903.

M. James A. Smart,
Sous-ministre de l'Intérieur, Ottawa.

Cher monsieur,—Ci-inclus, vous trouverez un état indiquant brièvement les résultats d'une enquête faite, au cours du mois passé, par notre association à l'égard de la rareté de la main-d'œuvre, au Canada, état auquel nous avons annexé un exemplaire en blanc de la circulaire que nous avons transmise à tous nos membres.

Ce document exige peu d'explications, vu qu'il prouve d'une façon concluante le besoin général d'ouvriers soit expérimentés soit inexpérimentés, dans nos établissements industriels, à l'heure actuelle. Il ne s'agit, naturellement, que des industries manufacturières du Canada et des membres de notre association.

En cherchant à nous procurer ces renseignements, nous avons surtout visé à subvenir aux besoins qui se font si vivement sentir, surtout dans la province d'Ontario.

Dans ce but, notre association désire que les commissaires de l'immigration, représentant le gouvernement canadien en Grande-Bretagne, soient renseignés sur ces faits. Ces renseignements sont assez circonstanciés pour que les commissaires les utilisent, en répondant aux demandes qu'on leur adresse de temps à autre; et nous suggérons, en outre, qu'on donne instruction aux représentants du gouvernement, en Grande-Bretagne, d'annoncer ces faits, par la voie des journaux les plus importants, dans la mère-patrie.

Si cette proposition rallie vos suffrages, et que vous consentiez à nous transmettre les noms et les adresses des commissaires de l'immigration, nous nous ferons un plaisir de leur transmettre des exemplaires de cet état, vu que nous sommes en lieu de croire que, dans ces temps difficiles, ils peuvent rendre de précieux services aux industries manufacturières de ce pays auxquelles se rattache le bien-être d'une si grande partie de nos populations.

Dans l'espoir que vous voudrez bien mettre la question à l'étude et en vous assurant de notre plus sincère coopération advenant que vous auriez quelques propositions à nous faire, nous demeurons,

ASSOCIATION DES MANUFACTURIERS CANADIENS (autorisée).

(Signé) R. J. YOUNG, secrétaire.

Voici la réponse apportée à cette lettre:

Ottawa, 14 avril 1906.

Monsieur,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre du 7 courant renfermant une liste se rattachant aux demandes d'ouvriers soit expérimentés soit inexpérimentés, dans les établissements canadiens, à l'heure actuelle, et dans cet état vous exprimez le désir de vous procurer des renseignements, afin de prendre les mesures voulues pour subvenir aux besoins actuels de l'industrie.

Relativement à cette question je dois l'avouer, je serais bien aise que vous me fassiez

savoir si, en m'adressant cette demande, vous visez à donner publicité à cette demande de main-d'œuvre, et cela, par la voie des agences ordinaires d'immigration, et si vous avez aussi l'intention de vous servir de nos agents dans ce but ; vu que, en pareilles circonstances, je dois vous en informer, le ministère n'a jamais eu pour système d'attirer par des offres quelconques des ouvriers d'Europe à immigrer au Canada, nos efforts se dirigeant entièrement vers le recrutement d'ouvriers agricoles et de ceux qui ont l'intention de se livrer à l'agriculture dans notre pays. J'ai donc la certitude que le Gouvernement ne se soucierait guère d'entreprendre une œuvre se rattachant au recrutement d'ouvriers soit expérimentés soit inexpérimentés.

Bien à vous,
(Signé) JAMES A. SMART,
Sous-ministre.

Voilà qui définit parfaitement la situation du Gouvernement sur cette question de main-d'œuvre, et il se dégage de ce document un enseignement bien net : c'est que les associations avec lesquelles les députés de la gauche coopèrent généralement, demandent le privilège d'utiliser les services des fonctionnaires canadiens préposés à l'immigration, précisément dans le but d'effectuer la chose même que M. Preston est accusé d'avoir faite, avec le concours de M. Leopold ; puis ces messieurs demandent la révocation de Preston, en se basant sur le fait qu'il aurait tenu pareille conduite. Voilà un point que la Chambre devra mûrement étudier. Je crois avoir nettement défini la situation du Gouvernement. Elle est clairement établie dans la lettre de M. Smart.

Le Gouvernement ne s'est jamais départi de cette ligne de conduite. Nous avons donné ordre à nos agents de remplir fidèlement leurs instructions ; mais, en même temps, nous ne croyons pas que c'est un crime pour un homme qui n'appartient pas aux dénominations que nous avons mentionnées d'immigrer au Canada. Nous ne saurions dire jusqu'où un employé du Gouvernement, en sa qualité civile, peut fournir des renseignements à ce sujet. Si nous découvrons, après avoir fait une enquête, que M. Preston a désobéi à ses ordres en enfreignant les instructions qu'il a reçues du département, il devra en subir les conséquences ; mais si d'un autre côté, M. Preston, agissant en sa qualité civile, est resté dans les limites prescrites par la raison et les convenances, il faudra le traiter en conséquence. Je répète que ce n'est guère suivant la procédure de réclamer le renvoi d'office d'un fonctionnaire de l'Etat, sans que le Gouvernement, qui est responsable de ses services, ait eu l'avantage d'étudier et peser la preuve qui doit décider du cas.

M. A. C. MACDONELL (Toronto-sud) : J'aurais cru, monsieur l'Orateur, que la résolution de mon honorable collègue (M. Monk) se fût recommandée au bon jugement de tous les membres de la Chambre,

plus particulièrement de l'honorable ministre de l'Intérieur dont relève M. Preston. Mais le ministre n'ose s'engager à autre chose apparemment qu'à reconnaître qu'il faut un changement dans l'administration du bureau à Londres. Il admet cela, et en même temps il se plaint avec amertume que l'opposition ait assigné trois témoins d'Angleterre pour lui apprendre la nécessité de cette réforme. Il n'y a pas d'effet sans cause. Or, l'effet du voyage à Ottawa de ces trois témoins est l'aveu même que l'honorable ministre vient de faire avec tant de mauvaise grâce. Par conséquent il a tort de se plaindre de la cause. Il faut plus que des améliorations à l'agence canadienne de Londres et le public ne sera pas satisfait à moins d'un changement radical. Le ministre de l'Intérieur demande du délai pour étudier la cause, et dans l'intervalle, M. Preston aura un sursis. Je rappellerai au ministre que dès le 26 juillet 1899, l'honorable député de Simcoe-est a proposé à la Chambre une résolution presque identique à celle-ci. La compétence de M. Preston comme employé du Gouvernement n'est donc pas une question nouvelle devant le Parlement. Le poids de l'accusation portée contre lui à cette date était son dossier et, incontestablement, le dossier d'un fonctionnaire dont la conduite fait le sujet de la discussion mérite d'être pris en considération. J'approuve la déclaration de mon honorable collègue (M. Monk) qu'un homme qui occupe la position de commissaire canadien de l'immigration dans la Grande-Bretagne doit jouir de la confiance du public et de la population au milieu de laquelle il exerce ses fonctions. La Chambre est forcée de croire et l'opinion semble s'accréditer dans le pays que si M. Preston a jamais été d'aucune utilité pour le pays, son utilité a maintenant cessé et il devrait être congédié. Les associations ouvrières qui comprennent une classe influente et éclairée de la société s'opposent au maintien de M. Preston dans ses fonctions et donnent les raisons de leur opposition. Le ministre de l'Intérieur a paru vouloir prendre le député de Jacques-Cartier à partie pour avoir défendu les intérêts des classes laborieuses devant le Parlement.

Quelle objection le ministre a-t-il à ce qu'un député se lève pour réclamer au nom des ouvriers ? C'est une question ouvrière que nous discutons en ce moment sous un de ses aspects les plus graves. Il s'agit des méthodes employées pour l'importation de la main-d'œuvre au Canada et l'accusation porte, jusqu'à un certain point, sur l'envoi dans notre pays d'artisans qui ont été embauchés en leur donnant à entendre qu'ils y trouveraient du travail, lorsqu'en réalité il n'y en avait pas. Le marché canadien fut ainsi encombré, à un moment où l'offre suffisait déjà amplement à la demande. Comme résultat, les artisans canadiens se plaignent que cette immigration amenée au Canada

sous de fausses représentations les a privés du travail qui leur revient de droit. Je vais lire quelques-unes des nombreuses résolutions que j'ai reçues des différentes associations de travail. J'en lirai deux ou trois pour faire voir la propriété de leur forme et pour montrer qu'elles émanent des associations les plus en vue. Voici :

RESOLUTION ADOPTÉE PAR L'UNION LOCALE N° 46 DES POSEURS D'APPAREILS A VAPEUR, DE TORONTO (ONT.), LE 8 JUIN 1906.

Résolu : Cette union est d'avis que la preuve faite devant le comité de la Chambre à Ottawa, pendant la présente session, sur les méthodes d'immigration dans la Grande-Bretagne et autres pays, justifie l'opinion que M. W. T. R. Preston a complètement échoué en sa qualité de commissaire canadien de l'immigration ; que sa propagande n'a pas contribué au bien-être de la majorité, surtout lorsqu'il a, de lui-même ou par le ministère de ses agents, fourni de faux renseignements sur les conditions du marché ouvrier au Canada, avec le résultat que nous avons, dans nos villes et villages, un surplus de main-d'œuvre habile et autre. Un autre résultat de cette immigration fut qu'au lieu d'augmenter en proportion du coût de la subsistance, les gages sont diminués à un tel point qu'il est presque impossible à beaucoup d'ouvriers de donner la subsistance à leur famille, pour ne pas parler du confort. Nous insistons donc fortement sur le renvoi de M. Preston et nous demandons qu'il soit remplacé par un homme qui ne sera pas l'agent ou le porte-parole d'un groupe quelconque de la société et n'aura pas recours à la supercherie et à la malhonnêteté dans l'accomplissement de ses fonctions.

GEO. S. KINGSWOOD,
Secrétaire-archiviste.

Voici une autre de ces résolutions :

Nous, officiers et membres de l'assemblée locale n° 41 de l'union internationale des facteurs d'instruments de musique, pianos et orgues, d'Amérique, approuvons la demande du renvoi de M. W. T. R. Preston, de la position qu'il occupe présentement.

JAMES WAINWRIGHT, président.
FRANK B. HOLTON, secrétaire.
Toronto, Ont., Can.

Le conseil ouvrier du district de Toronto, qui compte des délégués de toutes les unions de travail du district, m'a envoyé la résolution suivante, avec prière de m'en servir :

M. R. R. Elliott propose, appuyé par M. Gardner :

Les dépositions de M. W. T. R. Preston et autres devant le comité des comptes publics et devant le comité de l'agriculture de la Chambre des communes ayant établi qu'il existait des relations très étroites entre ledit Preston et un nommé Leopold dit Lazarus, pour l'embauchage des artisans en destination du Canada, le conseil des métiers et du travail du district de Toronto déclare qu'il est temps que le gouvernement fédéral congédie M. W. T. R. Preston. Ledit conseil est d'opinion que la politique pernicieuse d'immigration du Gouvernement d'Ottawa est très antipathique aux intérêts légitimes des travailleurs du Canada.—(Adoptée.)

M. A. C. MACDONELL.

La résolution que nous discutons, monsieur l'Orateur, est basée non seulement sur la conduite de M. Preston depuis qu'il est au service de l'Etat, mais aussi sur sa conduite publique antérieurement à cette date. Il n'est que juste que nous sachions si, oui ou non, M. Preston représente bien l'idéal de mon honorable collègue (M. Monk) et s'il mérite la confiance de ses concitoyens et le respect de la population au milieu de laquelle il vit.

Ce n'est pas mon intention d'exposer tout le passé de M. Preston. La tâche n'est ni agréable ni invitante, mais je parlerai d'une couple d'incidents auxquels il a été mêlé avant d'entrer au service du Gouvernement et qui, d'après moi, auraient dû suffire pour lui refuser tout emploi.

Ces détails furent divulgués devant le Parlement pendant la session de 1889, quand l'opposition réclama son rappel. Je parle de sa conduite dans l'élection d'Elgin-ouest, en 1899. Je ne lirai pas le texte des terribles aveux que contient la pétition en invalidation et qui était signée par M. Donald McNish, le candidat élu, qui fut forcé de remettre son mandat. Cet homme avoue, dans la pétition, qu'il a été élu au moyen d'une fausse boîte de scrutin importée expressément dans la circonscription. Mais le jour de l'instruction du procès, M. McNish résigna son mandat et signa ce que tout le pays connaît maintenant comme la confession d'Elgin-ouest. C'est M. Preston qui était l'âme dirigeante de cette campagne et, le soir de l'élection, le 12 janvier 1899, étant retourné pendant la journée à Toronto, après avoir passé tout le temps de la lutte à conduire les manœuvres dans cette circonscription, il télégraphia la dépêche suivante à M. McNish, l'heureux candidat libéral :

Très sincères félicitations. Regrette du fond du cœur ne pas être avec vous ce soir. Vous devez être l'homme le plus orgueilleux dans Ontario de vous savoir appuyé par une si vaillante armée de dévoués partisans. Serrez la main aux amis et au nom des Ecosseis embrassez conjurés de la tant vilipendée machine à battre.

PRESTON.

Je n'aurais peut-être pas mentionné cet incident si, dès le lendemain, le 13 janvier 1899, le même M. Preston n'avait été nommé à la position qu'il occupe encore. Il faut bien admettre que la coïncidence est pour le moins étrange. Il avait racheté la circonscription d'Elgin-ouest et plusieurs autres pour ses amis politiques, mais un certain procès leur fit perdre en partie le fruit de ses manœuvres frauduleuses. Il avait opéré dans la circonscription d'Elgin-ouest comme il l'avait fait dans l'élection partielle d'Ontario-sud, en 1898. Que s'était-il passé, à cette dernière élection ? Les juges eux-mêmes furent forcés d'admettre qu'ils étaient stupéfiés. L'un d'eux, M. le juge Osler, déclara que les révélations

étaient rien moins que révoltantes. M. le juge Rose ajouta :

Il me paraît manifeste que l'organisation ne laisse rien à désirer, que l'argent a fait partout son œuvre et que le défendeur ne peut garder plus longtemps son mandat.

M. Pritchett jura que M. W. T. R. Preston, ancien bibliothécaire de la législature et aujourd'hui commissaire de l'immigration en Angleterre, avait pris part à la campagne et avait obtenu de l'argent, qu'il avait employé à des fins de corruption. Ces deux incidents se produisirent à la veille de la nomination de M. Preston à une haute position par le gouvernement fédéral. Il ne faut aucun effort d'imagination, ce me semble, pour conclure que cette situation est la récompense accordée à M. Preston pour sa conduite. Les commentaires sont inutiles. Les faits que je viens de mentionner figurent dans les annales judiciaires du Canada et je n'en dirai pas davantage.

M. Preston était candidat libéral aux honneurs parlementaires, dans la circonscription de Toronto-ouest, en 1896. Il démissionna comme bibliothécaire à la législature afin de briguer les suffrages des électeurs et fut défait.

Il fut réintégré dans ses anciennes fonctions, mais démissionna aussitôt pour prendre part aux élections que je viens de mentionner et, dès le lendemain de la dépêche adressée à M. McNish, il fut nommé à sa présente position. Il continua à donner de l'ennui au Gouvernement et au pays. Pendant l'enquête Cook, M. H. H. Cook jura que M. Preston lui avait offert une position de sénateur moyennant une contribution de \$10,000. Je n'analyserai pas la preuve qui a été recueillie à cette enquête, mais je montrerai les premières démarches de M. Preston à ce sujet. Il écrivit la lettre suivante à M. Cook. Elle n'est pas datée, mais M. Cook a juré que c'était en 1898 :

Bibliothèque de la législature, Toronto.

Mon cher M. Cook,—Faites-moi savoir quand vous serez en ville. Je désire vous voir confidentiellement au sujet d'une affaire dans laquelle vous êtes intimement intéressé politiquement.

Votre, etc.,

W. T. R. PRESTON.

C'est généralement les termes que M. Preston emploie dans ses lettres; il désire voir quelqu'un confidentiellement. L'entrevue confidentielle qui suivit l'envoi de cette lettre eut lieu et, d'après la version de M. Cook, M. Preston lui offrit, au nom du Gouvernement ou au nom de sir Richard Cartwright, un siège au Sénat moyennant une somme de \$10,000. On trouvera les dépositions à la page 41 des documents du Sénat, vol. xxxvi, 1901.

Ainsi donc, je maintiens que le Gouvernement n'aurait jamais dû nommer M. Preston à la position qu'il occupe; qu'il existait, longtemps avant sa nomination, des raisons suffi-

santes pour se dispenser de l'employer. Le temps se passa et nous trouvons encore M. Preston compromettant le Gouvernement et le pays. Plusieurs accusations furent portées contre lui à la Chambre pendant les sessions de 1903 et de 1904 relativement à ses accointances avec M. Leopold. Il paraît qu'il travaillait de concert avec cet homme, et apparemment en dehors de ses attributions, pour embaucher en Angleterre et envoyer au Canada des artisans qui venaient faire concurrence à nos propres ouvriers. Il agissait ainsi en violation flagrante des instructions qu'il avait reçues. L'honorable député de Toronto-nord (M. Foster) a saisi la Chambre de cette question pendant la session de 1905 et l'on trouva la discussion qui s'ensuivit à la page 7673 du Hansard. J'ai moi-même pris part à ce débat. Plusieurs déclarations furent lues à cette occasion, entre autres celle de M. Moore et celle de M. Gunn qui avaient juré avoir été envoyés au Canada sous de faux prétextes par M. Leopold; qu'il leur avait été promis du travail dans certains endroits, qu'ils n'avaient pu trouver de travail à leur arrivée aux endroits désignés et qu'ils étaient étrangers en pays étranger, sans travail et sans moyens de subsistance. Je crois que le député de Jacques-Cartier (M. Monk) a suffisamment prouvé sa cause ce soir. Les lettres qu'il a lues établissent à l'évidence que M. Preston travaillait, de concert avec M. Leopold, à l'exploitation de l'agence de ce dernier. Elles prouvent que M. Preston travaillait en sous-main. Pourquoi opérerait-il ainsi en secret? Pourquoi était-il nécessaire de marquer la correspondance "personnelle et confidentielle"? C'est parce qu'il enfreignait les instructions qui lui avaient été données. Il n'y a pas d'autre raison. A l'époque dont je parle, M. Leopold était activement occupé à expédier des ouvriers au Canada, quoiqu'il n'y eût pas de travail ici pour eux. Voici le genre de littérature que M. Leopold distribuait alors dans toute l'étendue de la Grande-Bretagne :

AGENCE CANADIENNE DU TRAVAIL.

Je ferai remarquer qu'en raison de l'augmentation rapide de la population au Canada et du développement qui s'en suit dans toute l'étendue du pays; en raison aussi de la prospérité générale du commerce et des affaires, les ouvriers habiles ou sans expérience, hommes et femmes, sont en grande demande dans toutes les villes du Dominion.

Les métiers du fer et de l'acier, les métiers de construction, de même que les industries, les manufactures ont toujours besoin d'ouvriers expérimentés.

Chaque courrier nous apporte de nouvelles et pressantes demandes de main-d'œuvre et la liste incluse fait voir les situations que les ouvriers forts, vigoureux et assidus peuvent y obtenir par l'entremise de cette agence. Avis à ceux qui veulent améliorer leur condition sur cette terre qui offre tant d'avantages.

En général les gages sont plus élevés qu'en Angleterre et les frais de subsistance moins élevés.

Ceux qui s'embarqueront par l'intermédiaire de notre agence n'ont pas besoin de craindre d'être sans travail une fois rendus au Canada, car c'est mon principe de ne jamais envoyer personne sans avoir au préalable sa situation assurée d'avance. Une lettre de faire part émise de notre agence est une garantie d'emploi permanent dans une bonne maison à la personne convenable.

C'est le genre de circulaires qui partaient chaque jour du n° 13, Charing-Cross, qui est le local où notre agence d'immigration tient ses bureaux. Voici un autre spécimen de littérature de propagande :

Je prends la liberté de vous annoncer qu'il y a au Canada toutes espèces d'emplois libres pour des ouvriers d'expérience ou sans expérience.

Suit une longue liste des différents métiers, couvrant plusieurs pages et indiquant les situations vacantes. Cette réclame demandait de 2,500 à 3,000 hommes, répartis sur 117 occupations différentes, preuve de l'étendue de la besogne de M. Leopold. Nous avons trouvé la preuve que M. Preston est intéressé dans cette agence. Nous avons découvert beaucoup de correspondance entre ce bureau et un nommé Charles Stewart et aussi avec un nommé A. Brattin qui était lui-même en correspondance avec M. Preston. M. Brattin écrivit à M. Preston pour obtenir des renseignements sur M. Leopold et voici la lettre que le commissaire d'immigration lui envoya :

8 avril 1904.

Cher monsieur,—J'ai reçu votre lettre et, à votre demande, je vous expédie les plus récentes brochures concernant le Canada. Au sujet de votre autre renseignement, je dois dire que je connais cette agence et que je la crois recommandable et en état de remplir les engagements qu'elle prendra.

Votre bien dévoué,
W. T. R. PRESTON,
Commissaire de l'immigration.

L'institution dont il est fait mention est l'agence canadienne des ouvriers tenue par Leopold. Le conseil ouvrier du district de Toronto s'émut de l'envoi d'un si grand nombre d'ouvriers anglais au Canada. Le 11 juin 1904, M. E. W. Kennedy, secrétaire de ce conseil, écrivit à l'honorable M. Hyman pour se plaindre de la manière avec laquelle certains artisans immigrants avaient été traités par l'agence. Il existe un mémoire signé par M. Jas. A. Smart, sous-ministre de l'Intérieur, en date du 7 mars 1904. Il est évident que M. Smart était allé en Angleterre pour faire l'inspection de l'agence de M. Preston et des affaires de l'immigration en général, car voici les derniers paragraphes de son rapport :

La seule objection que le département pouvait avoir, et je l'ai réglée, c'est que ses employés pussent en aucune façon soumettre les demandes à M. Leopold. C'était la pratique de renvoyer à cet agent, à l'étage supérieur, les artisans ou journaliers qui s'adressaient à

M. MACDONELL.

notre bureau pour obtenir des renseignements. C'était un moyen facile de se débarrasser des chercheurs d'emplois, sans répondre à leurs besoins, mais j'ai donné des ordres de cesser cette pratique et de laisser les solliciteurs libres de prendre leurs renseignements là où ils voudront.

Cette pratique a sans doute créé l'impression qu'il existait des rapports entre nos bureaux d'immigration et le bureau qui s'appelait l'agence canadienne du travail. Même ces rapports ont été rompus et les bureaux particuliers ne pourront à l'avenir renseigner que les ouvriers de fermes qui cherchent du travail.

M. JOHNSTON (Cap-Breton) : La correspondance indique-t-elle de quelle source M. Leopold recevait ses renseignements sur la condition du marché ouvrier au Canada ?

M. MACDONELL : Probablement de M. Preston.

M. JOHNSTON : Non, de l'association canadienne des manufacturiers.

M. MACDONELL : Il a pu en effet recevoir des demandes de renseignements de la part de l'association.

M. JOHNSTON : L'honorable député pourrait-il me dire si, dans son opinion, les renseignements fournis par l'association étaient exacts ?

M. MACDONELL : Je n'en sais rien. Je dis que le Gouvernement n'ignorait pas le genre de besogne que conduisait M. Leopold, car je vois, à la page L—26, volume 1, du rapport de l'auditeur général pour l'exercice de 1904-05, que le nom de M. Louis Leopold figure parmi ceux des agents de compagnies de navigation ou de sociétés d'immigration pour une prime de \$1,374.60 sur un total de \$30,085.11 de primes qui fut payé pendant cet exercice à ces agents. Le Gouvernement savait donc, à cette date, que M. Leopold envoyait au Canada, dans les conditions que j'ai mentionnées, des ouvriers pour lesquels il demandait une prime au Gouvernement. Il est reconnu qu'il a expédié des artisans et des journaliers pour entrer en concurrence avec les ouvriers canadiens. Il en a envoyé un grand nombre, au moins 785, car \$1,374.60 représentent la prime de 5 shillings sur 785 personnes. M. Leopold figure, au même titre, au budget canadien pour une somme de £100 en 1903-04. C'était évidemment une partie des \$1,374.60, car les détails de cette somme totale ne paraissent dans le rapport de l'auditeur général qu'en 1904-05, le comptable les ayant demandés par lettre en date du 7 janvier 1905. Ce n'est qu'à ce moment que le nom de M. Leopold fut divulgué. Ainsi, cet homme a reçu, pendant les exercices de 1903-04 et 1904-05, pour avoir amené au Canada ces mêmes artisans, une part des deniers publics affectés au paiement de la prime aux sociétés d'immigration anglaises.

Maintenant, nous trouvons M. Preston intéressé dans les affaires de la compagnie

commerciale de l'Atlantique-Nord. Voici une lettre qui fut écrite par M. Charles Bennett et qui figure à la page 90, je crois, du témoignage de M. Jury à l'enquête. Cette lettre est datée de Christiania, 20 février 1905 :

Affaire de la North Atlantic Company.

Toute la propagande canadienne que cette compagnie a faite dans la Norvège a été faite par mon intermédiaire. Vous vous rappellerez peut-être qu'en 1900, si ma mémoire ne me fait pas défaut, M. Preston vint en Suède et en Norvège pour les agents de ladite compagnie. M. M. D. Ennis fut nommé agent pour la Suède et je fus moi-même engagé pour la Norvège, et nous devions recevoir une prime de quatre chelins à être divisée entre nous deux pour chaque passager de classe agricole qui émigrerait au Canada de ces deux pays.

Voici l'aveu direct et qui n'a pas été nié en aucune façon, à ma connaissance, que dès 1900 M. Preston voyageait sur le continent d'Europe pour engager les agents de la North Atlantic Trading Company dans la Suède et la Norvège. Je ne crois pas que cela relevât de ses fonctions. Il n'aime pas à admettre aujourd'hui ses rapports avec cette compagnie; au contraire, il cherche, par tous les moyens possibles à les cacher. Mais à quoi cela sert-il, puisqu'ils existent depuis 1900 et qu'ils se sont sans doute toujours continués? Je prétends que l'état actuel de l'agence d'immigration en Angleterre constitue un scandale public pour le Gouvernement et pour l'Etat. Les révélations qui ont été faites devant le comité et devant la Chambre et le genre de correspondance qui a été échangée entre M. Jury et M. Preston ne sont pas des plus édifiantes. Cette correspondance n'est pas de nature à inspirer confiance dans les personnes qui l'ont échangée ni dans le pays qu'elles représentent. Je veux tout simplement faire allusion à la lettre de M. Jury à M. Preston, en date du 26 février 1905, et dans laquelle figure la célèbre expression :

Je ne possède pas de mines d'or sous forme d'une agence canadienne des ouvriers ou d'une "North Atlantic Trading Company" pour me créer des revenus.

Et plus loin :

Je vois que vous continuez à me nommer dans vos réclames sans me donner mon titre officiel tandis que vous ne manquez jamais de vous attribuer le vôtre lorsque vous parlez de vous-même. J'aimerais à vous acheter à ma propre évaluation et vous vendre à la vôtre. Je ne voudrais pas changer ensuite ma fortune pour l'une quelconque de vos deux mines d'or. Je serai samedi à Liverpool et vous voudrez bien voir à me pourvoir d'argent à mon arrivée.

Il y a encore la lettre du 20 janvier 1905, dans laquelle il accuse M. Preston d'avoir dit "ce qu'il sait être un mensonge éhonté".

Le Gouvernement admettra que le service public confié à l'administration de cet homme est tombé dans le discrédit et que les résultats que le public est en droit d'attendre

de la dépense de son argent n'ont pas été atteints. Si le Gouvernement n'a pas l'intention de rappeler M. Preston, je voudrais savoir ce qu'il entend faire. Il jettera probablement M. Jury par-dessus bord, sous prétexte qu'un sacrifice s'impose, mais s'il congédie M. Jury et garde M. Preston je crois que les unions ouvrières du Canada voudront en connaître les raisons.

J'aimerais à parler maintenant d'un avis de motion que l'honorable député de Nanaïmo (M. Ralph Smith) a inscrit au feuillet de la Chambre sous le n° 43 de l'ordre du jour :

Suite des délibérations sur la motion de M. Smith (Nanaïmo) à l'effet qu'il soit résolu,— Que, considérant que pendant ces dernières années, nombre de personnes ont été encouragées à émigrer, ou dissuadées d'émigrer de la Grande-Bretagne et de l'Irlande au Canada par suite des fausses données disséminées dans le Royaume-Uni sur les conditions du travail en Canada ;

Et considérant que par l'adoption d'un loi concernant la dissémination de fausses données ayant pour objet de pousser à l'immigration au Canada ou de l'entraver (4-5 Edouard VII, chap. 16), ce Parlement a déclaré qu'une loi ayant pour effet d'empêcher ces fausses données est nécessaire et désirable ;

Et le reste. Les esprits étaient tellement montés que la loi 4-5 Ed. VII, ch. 16 fut votée à la dernière session, aux termes de laquelle c'est une offense punissable d'ameade ou d'emprisonnement d'alléguer de faux prétextes en Angleterre pour embaucher des immigrants pour le Canada. Il était venu à la connaissance du Gouvernement que cette pratique existait dans la Grande-Bretagne et qu'il fallait une loi pour remédier au mal. On s'aperçut cependant que cette loi ne suffisait pas, car la cause du délit étant en Angleterre, la loi canadienne ne pouvait pas y atteindre les délinquants. Et à la présente session, la Chambre est saisie d'une résolution, qui n'a pas encore soulevé une seule voix dissidente, demandant au Parlement de pétitionner le parlement impérial pour un loi d'une nature auxiliaire décrétant d'offense criminelle toute personne qui, en Angleterre, donnera de faux renseignements sur la condition du marché ouvrier au Canada. Cette résolution a reçu la puissante approbation de l'honorable ministre de la Justice et d'autres ministres et elle est devenue nécessaire à la suite du trafic qu'opérait M. Leopold et ceux qui agissaient de concert avec lui. Mais la Chambre n'a pu, en tant que la chose la concerne, assigner personne devant elle qui soit mêlé à cette besogne, si ce n'est M. Preston, associé et coadjuteur de M. Leopold. Il n'y a que la loi que nous avons votée qui puisse convaincre la Chambre de la nécessité de faire cesser cet état de choses. Si cette loi doit rester sans effet, il était puéril de l'adopter. Je crois que le Gouvernement était sincère quand il l'a soumise et que l'opposition était non moins sincère en l'appuyant. Mais est-

ce que c'est M. Preston, le principal délinquant, qui doit surveiller l'application de cette loi? Je crois que c'est lui, en effet, qui sera chargé de faire respecter en Angleterre la loi défendant d'user de faux prétextes pour engager les immigrants à venir au Canada. Qui osera prétendre que c'est bien M. Preston qui puisse mettre cette loi en vigueur, que c'est lui et son associé, M. Léopold, qui ont créé la nécessité de la voter?

S'il était besoin de faits pour corroborer et compléter ceux que l'honorable député de Jacques-Cartier (M. Monk) a donnés, je crois que ceux que je viens d'énumérer seraient suffisants. Si le Gouvernement décide de garder M. Preston à son service, la majorité ne doit pas voter en faveur de cette résolution, car si l'application de la loi est laissée à M. Preston, elle ne sera jamais appliquée. Ces réflexions doivent se recommander au jugement favorable de la Chambre, mais je suis sûr qu'elles se recommandent à la faveur publique.

M. H. GUTHRIE (Wellington-sud): Je ne veux pas défendre ou réhabiliter le caractère privé de M. Preston avant qu'il devint fonctionnaire de l'Etat. J'apprends que ses services comme commissaire de l'immigration ont rapporté des résultats satisfaisants et que sa propagande a été active. Mais sous certains rapports la conduite de M. Preston comme commissaire de l'immigration ne se recommande pas à mon esprit ni à celui d'un grand nombre de Canadiens.

Malheureusement je n'ai pas eu l'honneur de faire partie de l'un ou de l'autre des comités qui ont eu à s'occuper de ces matières. Je n'ai pu recueillir que des fragments de preuve et cela après coup, mais d'après ce que j'ai lu, d'après ce que j'ai entendu dire et d'après ce que j'ai appris au cours de ce débat, je me suis formé l'opinion que M. Preston a, sinon directement, au moins indirectement enfreint les ordres qu'il avait reçus du département, dans ses rapports avec M. Léopold et l'agence des ouvriers. Je ne sais ce qui me retient de voter en faveur de la proposition d'amendement: je l'eusse fait de plein gré si l'honorable ministre de l'Intérieur, dont dépend M. Preston, n'eût demandé expressément à la Chambre de lui accorder du délai pour faire enquête et délibérer sur ce qu'il doit faire. Je demanderai à l'honorable ministre s'il entend, par la déclaration qu'il a faite ce soir, nous donner une assurance positive qu'il fera une enquête et agira ensuite?

M. OLIVER: Je crois que j'avais déjà fait cette promesse à la Chambre, pendant la discussion des subsides, et j'ai réitéré cette promesse ce soir.

M. GUTHRIE: Alors, monsieur l'Orateur, j'accepte la promesse formelle du ministre, qui est responsable, de faire une enquête sur cette question. Comme celle-ci

relève de son département et qu'il n'assistait même pas aux séances du comité d'enquête, je crois que le moins que nous puissions faire est de laisser la question en suspens jusqu'à ce que le ministre ait eu l'occasion de faire son enquête et de délibérer. J'aurais certainement appuyé la résolution de l'honorable député de Jacques-Cartier (M. Monk). Dans l'intervalle, cependant, je ne l'appuierai pas.

M. R. L. BORDEN (Carleton, Ont.): J'aurais quelques mots à dire avant que la Chambre se prononce sur la proposition. L'honorable député qui m'a précédé (M. Guthrie) croit que nous devrions accorder du délai au ministre. Près de seize mois se sont écoulés depuis que la discorde et la dissension se sont élevées entre ces employés du département dans la Grande-Bretagne. On serait porté à croire qu'il est temps d'introduire des mesures disciplinaires dans ce bureau. Mais il paraîtrait, d'après l'honorable député de Wellington-sud (M. Guthrie), qu'il faut encore patienter, pour certaines raisons au moins. Je ne suis pas disposé à croire que seize mois de scandales comme ceux qui se sont produits parmi ces fonctionnaires n'ont pas suffi au Gouvernement pour prendre une décision. Depuis le mois d'avril 1905, M. Preston accuse les employés du bureau de l'immigration en Angleterre d'obtenir frauduleusement de l'argent du gouvernement du Canada. D'un autre côté, nous avons au moins un employé de ce bureau qui, par correspondance, accuse ouvertement M. Preston non seulement d'avoir des intérêts dans l'agence canadienne du travail, enfreignant ainsi les ordres qu'il a reçus, mais d'avoir touché une part des primes que le Gouvernement a payées avec tant de munificence à la North Atlantic Trading Co. Ces deux circonstances sont connues et le Gouvernement en est saisi depuis un an au moins, peut-être quinze ou seize mois, et cependant il a continué à garder ces employés à son service, leur a payé leurs appointements et n'a pas jugé à propos de faire une seule démarche pour remédier aux abus.

Qu'ont répondu le ministre de l'Intérieur et le premier ministre lorsque la Chambre leur proposa de nommer définitivement le Dr Bell à la position qu'il remplissait temporairement depuis environ trois ans? Ils ont répondu que cela était impossible, parce que le Dr Bell ne pouvait pas maintenir la discipline parmi les employés de son département, et qu'il n'avait pas réussi, autant qu'ils l'auraient désiré, à s'attirer la confiance de ses subalternes.

Nous n'avions pas la preuve et le Gouvernement ne nous en avait donné aucune qui indiquât spécialement que les subalternes manquaient de confiance dans le Dr Bell. Mais dans le cas présent, où non seulement on invoque le manque de confiance, mais où des accusations publiques, des accusations indéniables, des accusations renversantes ont été portées de part et d'autre,

par écrit, et soumises à l'étude du Gouvernement, il y a déjà plus d'un an, dans le cas présent, le ministre de l'Intérieur nous fait réponse qu'il demande encore quelques semaines pour étudier à fond la question. Il appert que l'honorable député qui m'a devancé est satisfait de cela, quoique je doive dire, en toute justice, qu'il semble indigné de la conduite de M. Preston au sujet de l'agence du travail. Mais quelle réponse l'honorable ministre de l'Intérieur donne-t-il à cette accusation? Il déclare tout simplement que l'enquête a été une espèce d'affaire *ex-parte*. Le fonctionnaire même dont l'honorable député de Jacques-Cartier dénonce la conduite dans sa résolution, a appelé au banc des témoins; il a donné sa propre version, il a reconnu sa signature au bas des lettres sur lesquelles l'honorable député de Wellington-sud (M. Guthrie) s'appuyait; il a admis sous serment qu'il avait signé ces lettres, qui font foi d'une façon indiscutable, pour tout homme sensé, que M. Preston avait des intérêts dans l'agence ouvrière. Et quelle est la réponse du ministre de l'Intérieur? Bien que M. Preston, dit-il, ait admis sous serment avoir signé ces deux lettres, les avoir écrites, néanmoins le Gouvernement ne peut prendre aucune décision, car un employé du Gouvernement, qui reçoit encore des appointements du Gouvernement, est sensé les avoir volées. Une réponse comme celle-là peut se concevoir dans un opéra bouffe mais dans la bouche d'un ministre de la couronne, responsable au Parlement, ah bien! on ne sait s'il faut la traiter sérieusement ou s'en moquer. M. Preston n'a-t-il pas admis avoir signé ces lettres? Est-ce que cela ne suffit pas pour établir ses rapports avec le bureau du travail? Est-ce que l'honorable ministre, qui a lu ou entendu lire ces lettres; est-ce que l'honorable député qui m'a précédé et qui a lu ou entendu lire ces lettres...

M. GUTHRIE : Je crois savoir que l'on a montré copie de ces lettres à M. Preston pendant l'enquête, mais qu'il n'en a pas admis l'authenticité.

M. R. L. BORDEN : Je crois qu'il a admis les avoir signées.

M. GUTHRIE : Je crois savoir le contraire. Elles n'étaient que des copies tirées sous la presse à copier.

M. R. L. BORDEN : Je remarque dans les dépositions, en y jetant un coup d'œil rapide, qu'il a reconnu la teneur générale de ces lettres, et qu'il ne peut pas dire qu'il a des doutes sur leur authenticité.

M. GUTHRIE : Tout ce que j'ai appris, c'est qu'il n'a pas admis avoir signé ces lettres.

M. R. L. BORDEN : Les lettres originales elles-mêmes n'ont-elles pas été soumises?

M. SAM. HUGHES : Pas les originaux, mais M. Preston en a admis la paternité.

M. GUTHRIE : Pas aussi positivement que le dit l'honorable député.

M. R. L. BORDEN : Peut-être pas aussi positivement. Je remercie l'honorable député de m'avoir repris, mais d'après mon interprétation du témoignage de M. Preston, il ne saurait y avoir place pour un doute raisonnable qu'il est l'auteur de ces lettres.

M. GUTHRIE : Personnellement je n'ai aucun doute.

M. R. L. BORDEN : Je ne crois pas que le ministre de l'Intérieur lui-même puisse dire qu'il en doute. Je ne crois pas qu'un seul membre du comité ait des doutes et je ne crois pas que personne ne doute. Je remercie toutefois l'honorable député de m'avoir repris et j'accepte sa correction s'il déclare qu'il existe un doute sur l'aveu de M. Preston après avoir lu son témoignage avec sang-froid. Je ne crois pas personnellement, après une étude superficielle de la preuve, connaissant le caractère de M. Preston, la nature de toutes les accusations qui ont été portées contre lui et la nature des lettres qui se rapportent à lui, je ne crois pas, dis-je, qu'il y ait le moindre doute dans l'esprit de toute personne raisonnable ou de tout juré que non seulement M. Preston n'a pas nié la teneur de ces lettres, mais qu'il croyait sincèrement et qu'il a engagé ceux qui l'ont entendu à croire qu'il les avait écrites lui-même, et que les copies qui ont été soumises étaient des copies conformes aux originaux écrits par lui-même. A tout événement, quelles mesures le Gouvernement a-t-il prises? Six semaines se sont écoulées depuis que ce témoignage a été rendu et qu'a fait dans l'intervalle le ministre de l'Intérieur? Cette question est excessivement grave. Je trouve la preuve dans le Hansard de 1903—je ne la lirai pas—que le ministre de l'Intérieur d'alors a donné des assurances positives que nul employé du département dans la Grande-Bretagne n'était en aucune façon intéressé ou n'avait en aucune façon aidé au bureau canadien du travail. Je ne discute pas la sagesse de la politique du département si le Gouvernement a bien agi en donnant à M. Preston les instructions qu'on prétend lui avoir été données. Je veux savoir si le Gouvernement avait été trompé ou si le Parlement a été trompé par les rapports secrets que M. Preston entretenait incontestablement—à en croire les lettres—avec cette agence. Il ne saurait y avoir de doute à ce sujet. Lisons la lettre du 17 février 1905, adressée à M. Ennis :

Une personne très responsable est venue me voir hier pour discuter un plan qu'elle croit pouvoir réussir à mettre à exécution...

De quelle façon?

... par l'intermédiaire de notre agence et de l'agence de Winnipeg de même qu'avec le concours des employés du gouvernement à Toronto et par mon influence afin de pouvoir

trouver par l'entremise de ces derniers du travail pour tous ceux qu'il enverra au Canada.

La lettre parle du plan qui fut discuté entre M. Preston et cette personne responsable et d'après lequel cette dernière recevra les demandes de renseignements et règlera certaines questions que M. Preston, en sa qualité officielle de fonctionnaire du ministère de l'Intérieur ne peut traiter publiquement. Quatre ou cinq mois plus tard, M. Preston écrivait, le 10 juin 1903 :

Pour des raisons que vous comprenez, nommément l'opposition des unions ouvrières du Canada—vous en connaissez quelque chose après votre expérience au sujet des débardeurs dans le port de Montréal—vu cette opposition à toute propagande que nous pourrions faire parmi les classes autres que celles qui se destinent à l'agriculture au Canada et vu aussi que mon rappel a été demandé sous prétexte que j'encourage l'immigration...

C'est "émigration" qu'il voulait dire :

... autre que celle des cultivateurs, le département ne peut pas nous fournir des renseignements exacts sur les chances de succès des artisans ou autres ouvriers au Canada. C'est pourquoi plusieurs grands établissements industriels ou autres employant des ouvriers d'expérience ont établi une agence ouvrière sous le nom d'agence canadienne des ouvriers.

Autant que l'on peut en juger par la preuve et par la correspondance, ce bureau a été fondé par cette personne responsable dont M. Preston parle dans sa lettre du 17 février, et avec laquelle il avait conclu un marché secret pour lui référer toutes les demandes de renseignements. M. Jury l'accuse publiquement d'être intéressé financièrement et personnellement dans cette agence et de partager les profits qui en découlent. Le fonctionnaire qui, l'année dernière, a accusé son chef, non seulement d'enfreindre les ordres du département, mais de réaliser un profit de cette infraction, est encore au service de l'Etat ; il retire régulièrement ses appointements et est toujours le même fonctionnaire public, quoique le Gouvernement soit si particulier sur les principes de la discipline ; si particulier, en effet, qu'il a refusé au Dr Bell la promotion à laquelle lui donnaient droit ses longues années de service, parce que certains membres du Gouvernement ont prétendu qu'il n'avait pas la confiance de tout le personnel. Et quelle confiance peuvent donc avoir les subalternes de M. Preston en leur chef ? Jouit-il de la confiance de ceux qui l'accusent directement d'enfreindre les ordres du Gouvernement et de réaliser un profit de cette infraction ? Est-ce un état de choses satisfaisant ? Est-ce un état de choses dont un ministre de la couronne peut décliner la responsabilité en demandant tout simplement à la Chambre de lui accorder du délai, après que ce scandaleux état de choses s'est continué pendant un an ? Combien de délai demande-t-il encore ? Depuis que ces lettres ont été soumises à l'enquête, il s'est écoulé autant de

temps qu'il en a fallu au Gouvernement pour arrêter les conditions de la construction du transcontinental national qui entraînera une dépense de \$150,000,000. Il s'est écoulé plus de temps depuis que ces scandales existent dans le bureau canadien dans la Grande-Bretagne, qu'il s'en est écoulé entre la discussion du projet du Grand-Tronc-Pacifique en conseil et l'énonciation de la politique arrêtée du Gouvernement au sujet de cette entreprise, dans le cinquième mois de la session. S'il a suffi de trois mois au Gouvernement pour prendre une décision sur une mesure d'intérêt public de cette importance, on aurait cru que huit mois lui eussent suffi pour décider que des scandales comme ceux qui existaient depuis près d'un an dans le département devaient cesser. Le ministre dit qu'il n'a pas eu le temps d'aviser.

Pourquoi n'a-t-il pas avisé avant la session ? Que faisait-il ? Que n'a-t-il envoyé un commissaire en Angleterre, pour établir les responsabilités et lui faire un rapport qui l'eût justifié devant le Parlement ? Le ministre n'a pas pu ce soir donner un semblant d'excuse raisonnable. Je ne sais ce qu'il a voulu insinuer en parlant de ce qu'il ferait plus tard. A-t-il voulu dire qu'il rappellera M. Preston s'il trouve que les lettres sont authentiques, ce dont il semble douter, ou dois-je conclure que si le ministre se persuade de l'authenticité de ces lettres il déclarera qu'elles ne contiennent rien qui justifie le rappel de M. Preston ? Le ministre demande probablement du délai pour étudier sa réponse, comme il fait pour toutes les autres questions.

Je crois qu'il a été dit devant le comité que le haut commissaire a la maîtrise de ces lettres et qu'il peut les envoyer au Canada en tout temps pour convaincre le ministre de leur authenticité. Si c'est la vérité, le ministre peut facilement se convaincre. Le public aurait été bien plus satisfait si le ministre avait annoncé que le Gouvernement prendrait une décision sur l'affaire Preston, vu que cet employé, au mépris des ordres qu'il avait reçus expressément de ses supérieurs, était en rapports secrets avec l'agence canadienne du travail, tout en protestant auprès du Gouvernement qu'il n'avait rien à faire avec elle. En réalité, les rapports de M. Preston avec cette agence, ses difficultés avec ses subalternes, les accusations des employés les uns contre les autres sont la preuve indéniable d'un tel état de démoralisation dans le service public, que personne ne l'aurait imaginé, n'eût été la correspondance mise au jour grâce à la vigilance déployée par les honorables députés de la gauche. Et le ministre de l'Intérieur parle avec son dédain ordinaire de l'œuvre de l'opposition dans cette affaire. Eh bien, la vigilance de l'opposition a contribué pour le moins à ouvrir les yeux du public sur le manque absolu de discipline dans cette branche de l'administration du ministère de l'Intérieur et il est à espérer

que les autres branches du service public sont dans un meilleur état. Le ministre nous a dit, l'autre jour, que nous avions fait un pas de clerc en attaquant son département, car il avait la prétention d'administrer son ministère bien mieux qu'on n'administre tous les autres.

M. OLIVER : J'espère que l'honorable chef de l'opposition me rendra justice en retirant cette assertion. J'ai voulu dire que dans les circonstances le département de l'Intérieur réussissait mieux que tous les autres départements.

M. R. L. BORDEN : Je ne crois pas que c'est ce qu'il a dit, mais je tiens compte de ce qu'il a voulu dire, car je m'imagine bien qu'il n'oserait pas se vanter de la sorte ce soir, après les révélations qui ont été faites. Je le félicite sur son changement de dispositions. Je lui dirai que, de tous les départements, le sien offre le spectacle le plus pitoyable ; que depuis un an ses employés s'accusent mutuellement de vol et de péculat, de soutenir secrètement des entreprises défendues par le Gouvernement et de spéculer à leur profit. Depuis un an, ils s'accusent de mensonge, à un tel point que l'un d'eux a juré qu'il ne croirait pas l'autre sous serment.

M. BERGERON : Parce qu'il le connaissait trop intimement.

M. R. L. BORDEN : Comme l'honorable député (M. Bergeron) le dit, il avait cette opinion de M. Preston parce qu'il le connaissait trop bien depuis vingt ans. Mais le Gouvernement semble croire que ses employés rémunérés par l'Etat, ont le droit de se traiter impunément de voleurs, de menteurs et de fourbes. Le ministre de l'Intérieur ne semble pas se rendre compte que c'est un scandale public et il demande du délai. Du délai quand il y a déjà deux mois que toutes ces choses ont été révélées devant un comité de la Chambre ; du délai quand un an s'est écoulé depuis que ces employés ont échangé la correspondance dénonciatrice. Quelle idée s'est-il donc formée du service public ? Il a été très sévère pour le docteur Bell, qui n'a pas reçu sa promotion parce qu'il ne jouissait pas de la confiance de tous ses subalternes. Mais voici des fonctionnaires qui s'accusent de tous les dénis de justice et le ministre réclame du délai ? S'il n'avait pas besoin de délai dans un cas, quel délai demande-t-il dans ce cas-ci, avant de se former une opinion sur les accusations portées contre M. Preston par ses subalternes ? Comment peut-il s'attendre d'avoir un service efficace de M. Preston, lorsque ses subalternes ont cette opinion de leur chef ? Nous avons le droit de conclure que l'utilité de M. Preston a irrévocablement cessé et qu'un changement est nécessaire dans l'intérêt public. Peut-on s'imaginer que le service de l'immigration cana-

dienne dans la Grande-Bretagne puisse se faire convenablement avec M. Preston comme chef de M. Jury et autres, qu'il accuse d'escroquerie ?

On ne peut s'attendre à ce que MM. Jury et Griffith travaillent consciencieusement et effectivement sous la direction d'un homme dont ils suspectent tous deux l'honnêteté, que l'un d'eux a accusé d'être menteur invétéré, de participer aux profits de l'agence canadienne des ouvriers tout en donnant à entendre au Gouvernement qu'il n'en faisait aucunement partie, et qui a trompé sciemment le Parlement et le pays en leur faisant croire qu'il désirait faire disparaître toute impression mauvaise à ce sujet en demandant le déménagement des bureaux de cette agence du local de l'immigration canadienne à Londres. Peut-on imaginer rien de plus honteusement scandaleux que l'état de choses qui subsiste dans ce département dans la Grande-Bretagne depuis un an ? Peut-on imaginer l'incurie d'un gouvernement qui persiste, malgré les dénonciations qui ont été portées à sa connaissance depuis près d'un an, à maintenir les choses en cet état et à confier l'exécution de ce travail aux employés que je viens de nommer ?

Il me semble que dans ces circonstances, quiconque examine la question sous son vrai jour ne peut faire autrement que voter en faveur de la motion de l'honorable député de Jacques-Cartier, ce que je ferai certainement pour toutes les raisons qui ont été données au cours du débat.

M. A. VERVILLE (Maisonneuve) : Monsieur l'Orateur, je regrette que cette motion ait été déposée devant la Chambre au moment où toutes les unions ouvrières du pays envoient à l'honorable premier ministre des pétitions demandant le renvoi de M. Preston. Je veux qu'il soit bien compris que je suis en faveur du renvoi de ce fonctionnaire et j'espère que cette motion, qui, je le sais, ne sera pas adoptée, ne servira pas de prétexte au Gouvernement pour maintenir M. Preston dans son emploi.

J'aurais préféré attendre que les organisations ouvrières eussent fait parvenir leurs réclamations au Gouvernement et alors ce dernier aurait eu à choisir entre elles et l'association des industriels du Canada. Je sais qu'il existe une contre-pétition de l'association des industriels canadiens demandant au Gouvernement de maintenir M. Preston dans ses fonctions.

Je répète que je suis fortement en faveur du renvoi de ce fonctionnaire, mais dans les circonstances, je ne puis voter ni pour ni contre cette motion. Je ne veux pas fournir au Gouvernement l'occasion de dire qu'en votant pour cette motion, j'ai été débouté de ma demande ; mais d'un autre côté, je tiens à faire savoir, et la classe ouvrière du Canada tient à faire savoir que nous demandons le renvoi de M. Preston.

M. MONK : Mon honorable ami désire-t-il que son nom figure parmi ceux qui demandent la démission ?

M. VERVILLE : Comme tous les ouvriers que je représente, je suis fortement en faveur de la démission de M. Preston.

M. MONK : Alors mon honorable ami est en faveur de la motion.

M. VERVILLE : Je n'appuierai pas la motion, parce que je ne veux pas prendre un homme à la gorge et lui ordonner de faire telle ou telle chose immédiatement. Ce sera à nous à décider plus tard si le Gouvernement prend fait et cause pour les classes ouvrières ou pour l'association des industriels du Canada.

M. EDWARD BRISTOL (Toronto-centre) : J'ai aussi reçu des résolutions semblables à celles que nous a lues l'honorable député de Toronto-sud (M. Macdonell) et j'ajouterais que, depuis, les associations qui ont adopté ces résolutions ne m'ont pas fait savoir qu'elles désirent que la démission de M. Preston soit retardée. Autant que je puis voir, les ouvriers canadiens ont lu dans les journaux les dépositions de M. Preston et des autres témoins et il ne leur a pas fallu autant de temps qu'à l'honorable ministre de l'Intérieur pour décider que M. Preston doit s'en aller. Je n'ai pas la moindre idée des preuves que le ministre espère obtenir en demandant du délai.

Si on nous avait laissé entrevoir que de nouveaux témoignages pourraient montrer sous un autre jour la conduite de M. Preston on aurait peut-être raison de vouloir attendre, mais nous n'avons rien de cela et M. Preston avoue avoir écrit des lettres qui étaient une contravention directe des ordres qu'il avait reçus du Gouvernement. Dans l'intérêt du pays cette situation ne doit pas se prolonger un seul instant. Dans le cours régulier des affaires, ce fonctionnaire aurait été suspendu de ses fonctions et une enquête aurait été instituée depuis plusieurs mois déjà et le Gouvernement n'a aucune raison de retarder davantage.

M. ALEX. JOHNSTON (Cap-Breton-sud) : Monsieur l'Orateur, je n'aurais probablement pas pris part à ce débat si certains renseignements fournis par l'association des manufacturiers du Canada ne m'étaient parvenus et je suis plus qu'étonné de voir que certains députés qui prétendent porter un grand intérêt à cette question, n'aient pas encore porté ces renseignements à la connaissance du public. Je partage à peu près l'avis de l'honorable député de Maisonneuve et je crois que le moyen qu'il suggère serait la meilleure manière de régler cette affaire. J'approuve aussi en grande partie ce que vient de dire l'honorable député de Wellington (M. Guthrie) et l'honorable ministre de l'Intérieur devrait étudier la question le plus tôt possible pour savoir si la conduite de M.

Preston, comme commissaire de l'immigration, a été telle qu'il doit être maintenu dans ses fonctions ou congédié.

Pour ma part, j'ai depuis longtemps des opinions bien arrêtées sur cette question. Je ne voudrais pas que le Gouvernement entreprenne une campagne pour faire venir au Canada des ouvriers comme ceux que l'association des manufacturiers voudrait y faire venir, parce que je considère que nous n'en avons pas besoin, et que leur présence ici priverait un certain nombre de nos ouvriers de leur travail. L'association des manufacturiers du Canada prétend que ces ouvriers sont nécessaires. Je veux que les ouvriers canadiens sachent que cette association a publié des renseignements qui, de l'aveu des orateurs de la gauche qui ont pris part à ce débat, sont absolument faux. Elle a entrepris une campagne qui n'avait pas sa raison d'être. Or, comme cette association a déjà fait d'autres représentations au Parlement et au pays et qu'elle nous en fera de nouvelles d'ici à quelques mois, il est bon que le pays sache au juste quelle foi il convient d'accorder aux représentations de cette association.

D'après les documents que j'ai ici et d'après les déclarations de l'honorable député de Jacques-Cartier et de l'honorable député de Toronto (M. Macdonell) cette association ne mérite plus la confiance du pays, ni celle du Parlement, ni celle du Gouvernement. Je vois ici l'honorable député de Toronto-centre (M. Kemp) qui, il y a quelques années, était président de cette association. Je ne sais pas si c'est sous sa présidence que ces circulaires ont été publiées, mais je trouve étrange qu'il ne se soit pas levé pour dire : Je tiens à déclarer que l'association dont j'ai été pendant un certain temps le président a publié des renseignements faux et de nature à induire le public en erreur. C'est sans doute ce que va faire mon honorable ami, ainsi que ses collègues de Toronto.

M. MONK : Quand l'association des manufacturiers du Canada a-t-elle publié ces circulaires ?

M. JOHNSTON : Le 7 avril, 1903, une semaine après le poisson d'avril. L'honorable ministre nous a donné lecture de la lettre et de la circulaire que cette association a fait distribuer à profusion en Angleterre et dans toute l'Europe, ainsi qu'à tous les agents d'immigration du Gouvernement et il est dit dans cette circulaire que le Canada a besoin d'un grand nombre d'ouvriers d'élite.

M. SAM. HUGHES : C'est vrai.

M. JOHNSTON : L'honorable député de Victoria dit que c'est vrai. Alors il aura à concilier cette prétention avec l'attitude de ses amis, les honorables députés de Toronto et de Jacques-Cartier, et avec le vote qu'il va donner sur cette motion. Si cette motion a un sens, elle veut dire que nous

M. VERVILLE.

n'avons pas besoin de ces ouvriers et que les renseignements fournis par l'association des manufacturiers du Canada sont inexacts. Si nous avons besoin de ces ouvriers, il n'y a assurément pas de mal à les faire venir.

M. LALOR : Où veut en venir l'honorable député ? Prétend-il que M. Preston recevait ses instructions de l'association des manufacturiers du Canada ou du Gouvernement ?

M. JOHNSTON : Je demande à l'honorable député de me permettre de tirer moi-même mes conclusions, car je doute fort qu'il soit en état d'en tirer même de ses propres arguments. Ces renseignements ont été publiés par l'association des manufacturiers du Canada. Pour ma part, je les crois faux, car toutes les associations ouvrières du pays les déclarent inexacts, et je préfère leur avis à celui de l'association des manufacturiers du Canada. L'honorable député pourra tirer, des preuves qui ont été produites à l'encontre de cette circulaire, les déductions qu'il voudra. Je me borne à constater qu'après ce qui a été dit ce soir comme venant des unions ouvrières, il ne serait pas prudent, à l'avenir, d'attacher trop d'importance aux réclamations de cette association.

Comme l'ont fait remarquer plusieurs honorables députés, ces renseignements sont si peu dignes de foi...

M. SAM. HUGHES : L'honorable député ferait peut-être bien de prouver cette assertion. Nous ne savons pas ce que contenait cette circulaire. Nous n'avons pas la preuve que les renseignements fournis par l'association étaient inexacts, et il faudrait autre chose qu'une simple déclaration de l'honorable député pour le démontrer.

M. JOHNSTON : J'ai probablement tort de laisser croire que l'honorable député de Victoria (M. Hughes) a écouté avec intérêt le discours et la motion de l'honorable député de Jacques-Cartier. Il est évident qu'il n'attache guère d'importance ni à l'un ni à l'autre. Autrement, il admettrait que la circulaire ne disait pas la vérité, car la motion et le discours de l'honorable député de Jacques-Cartier ne peuvent vouloir dire autre chose que ceci, à savoir que le Gouvernement, ou quiconque travaillait à attirer des ouvriers d'élite dans ce pays, travaillait contre les intérêts du Canada, et cela à la demande de l'association des manufacturiers du Canada. L'honorable député ne peut-il pas saisir ce raisonnement ? Que dit-il de...

M. MACDONELL : A qui l'honorable député s'adresse-t-il ?

M. JOHNSTON : A vous.

M. MACDONELL : Je faisais simplement remarquer que je n'entends pas un mot de ce que vous dites.

M. JOHNSTON : Je regrette de ne pas pouvoir me faire mieux entendre. Revenons à la circulaire. Elle a été publiée au mois d'avril 1903, et voici ce qu'elle dit : l'industrie métallurgique dans Ontario a besoin de 2,932 ouvriers d'élite et autres ; dans la province de Québec, 314 ; dans la Nouvelle-Ecosse, 66, soit 3,404 en tout.

Les ouvriers du Canada disent que cela est faux et que l'association n'avait pas raison de publier cela. Cette même circulaire demande encore les ouvriers suivants :

Dans les industries textiles, 898 dans Ontario ; 500 dans Québec ; 12 dans la Nouvelle-Ecosse. Dans les conserves alimentaires, 745 dans Ontario ; 60 dans la Nouvelle-Ecosse ; dans les lainages, 516 dans Ontario ; 156 dans Québec ; 60 dans la Nouvelle-Ecosse.

A cette même époque les honorables députés de l'opposition criaient sur les toits que l'industrie des laines tirait de l'aile au Canada et que les fabriques fermaient leurs portes.

Une VOIX : Elles sont encore fermées.

M. JOHNSTON : L'honorable député ne peut pas prétendre cela aujourd'hui.

Cuir et chaussures : 197, Ontario ; 240, Québec ; 20, Nouvelle-Ecosse ; carrosserie, 274 ; Ontario ; houille, 200, Nouvelle-Ecosse ; industrie du papier : 85, Ontario ; 100, Québec ; 2, Nouvelle-Ecosse ; bijouterie : 90 Ontario ; 70, Québec ; ciment, 130, Ontario ; produits chimiques, peintures, etc. : 62, Ontario ; 55, Nouvelle-Ecosse ; imprimerie et lithographie : 103, Ontario ; 5, Québec ; 6, Nouvelle-Ecosse ; chapellerie et fourrure : 30, Ontario ; 75, Québec ; vinaigre, 100, Québec ; biscuits, 89, Ontario ; instruments de musique, 77, Ontario ; corderie : 45, Ontario ; 25, Québec ; épices, 50, Québec ; tabac et cigares : 25, Ontario ; 15 Québec ; farines etc. : 12, Ontario ; 15, Nouveau-Brunswick ; industries diverses : 640, Ontario ; 80, Québec. Total, 11,104.

Ce que je reproche à l'association des manufacturiers du Canada, c'est d'avoir fait ces représentations au Gouvernement, si elles étaient fausses, et d'avoir demandé à M. Preston de faire ce travail pour elle. Je recommande à l'attention particulière des honorables députés de la gauche la lettre écrite en réponse à cette demande de l'association. J'approuve l'attitude prise par le Gouvernement quand le secrétaire de l'association lui demanda de prendre part à cette campagne. Cette attitude est très franche. Que M. Preston se soit rendu ou non à cette demande, il n'y a pas le moindre doute que le Gouvernement n'a pas voulu s'y prêter. Si M. Preston a agi comme le prétendent les honorables députés de l'opposition, c'est en contradiction directe des instructions du département et de la politique du Gouvernement.

M. BERGERON : Et alors ?... Doit-on élever son salaire ?

M. JOHNSTON : J'ignore si l'honorable député de Beauharnois est prêt à proposer

que le traitement de M. Preston soit augmenté. S'il faisait cette proposition, je n'aurais rien à dire, mais je crois qu'il ne trouverait pas beaucoup de partisans, et pour ma part, je ne l'appuierais pas. Peut-être serait-il plus heureux parmi ses amis de la gauche.

M. SAM. HUGHES : L'honorable député dit qu'en travaillant à envoyer des ouvriers d'élite au Canada, M. Preston agissait contrairement aux instructions du Gouvernement. Peut-il nous donner lecture de ces instructions ?

M. JOHNSTON : Quand l'association des manufacturiers du Canada envoya sa requête au Gouvernement, le ministre de l'Intérieur y répondit. Je suppose que c'était la première fois que le Gouvernement était mis au courant de cette affaire. Je ne connais pas tous les détails de la question, mais je ne crois pas me tromper. C'est le 7 avril que cette requête a été envoyée au Gouvernement et le 14 avril, M. Smart, sous-ministre de l'Intérieur, adressait la lettre suivante au secrétaire de l'association :

J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre du 7 courant contenant un état indiquant le nombre d'ouvriers d'élite et autres dont les industries canadiennes auraient besoin actuellement, et dans laquelle vous dites que votre but, en communiquant ces renseignements est d'aviser aux moyens à prendre pour suppléer à cette lacune.

A ce sujet je prends la liberté de vous demander de me laisser savoir si votre intention est de donner publicité à ce besoin d'ouvriers, par les voies ordinaires du département de l'immigration et d'utiliser nos agents dans ce but...

Voici ce que je considère comme la partie importante de la lettre.

... car je dois vous dire que le département n'ajamais eu pour règle d'attirer des ouvriers d'Europe au Canada, tous nos efforts consistant à encourager l'immigration des agriculteurs et de ceux qui veulent se livrer à l'agriculture dans ce pays. Je crois être certain, par conséquent, que le Gouvernement ne voudrait pas entreprendre une campagne qui aurait pour but d'attirer ici des ouvriers d'élite ou autres.

Et ni dans les documents qui ont été produits, ni dans les discours qui ont été prononcés on ne trouve la preuve que le Gouvernement ait fait quoi que ce soit pour attirer ces ouvriers.

M. BERGERON : M. Preston n'en a-t-il pas envoyé après cette date ?

M. JOHNSTON : S'il est prouvé qu'il l'a fait, je n'hésite pas à dire qu'il a mal agi, et qu'en agissant ainsi il a enfreint les ordres qu'il avait reçus du département. Voilà une des questions que je voudrais voir tirer plus au clair qu'elle ne l'a été. J'ai assisté assez assidûment aux séances du comité des comptes publics quand M. Preston et les autres témoins ont été interrogés.

M. JOHNSTON.

M. BRISTOL : A qui cette lettre était-elle adressée ?

M. JOHNSTON : J'ai déjà dit qu'elle avait été adressée à M. R. J. Young, secrétaire de l'association des manufacturiers du Canada.

M. BRISTOL : L'honorable député me permet-il une autre question ? Ces mêmes instructions ont-elles été communiquées par écrit à M. Preston ? C'est sur ce point que roule toute la discussion depuis une demi-heure.

M. JOHNSTON : L'honorable ministre de l'Intérieur m'assure qu'elles ont été communiquées à M. Preston.

M. BRISTOL : Quand et comment ? Mais je ne veux pas interrompre l'honorable député.

M. JOHNSTON : L'honorable député de Toronto-sud (M. Macdonell) a parlé d'une résolution proposée dans cette Chambre, par l'honorable député de Nanaïmo (M. R. Smith). Je lui concède une certaine importance, mais avant d'aborder cette question, je tiens à dire à l'honorable député de Toronto-sud que nous avons ici, sur le bureau de la Chambre une circulaire qui dit :

Le gouvernement du Canada n'assure pas la responsabilité de procurer de l'ouvrage aux ouvriers d'élite et autres au Canada et le département ne veut s'engager à rien si des ouvriers d'élite ou autres envoyés au Canada par les soi-disants bureaux d'immigration ne trouvaient pas d'ouvrage.

M. BRISTOL : A qui cette circulaire a-t-elle été adressée ?

M. JOHNSTON : Je ne sais pas. Je crois que lorsqu'une enquête aura lieu, il sera prouvé qu'elle a été envoyée à M. Preston.

M. BRISTOL : Il ne servirait de rien de faire des règlements dans les bureaux s'ils ne sont pas communiqués aux employés.

M. JOHNSTON : Je ne crois pas que l'honorable député veuille affirmer que ces instructions n'ont pas été communiquées à M. Preston. Quant à la résolution de l'honorable député de Nanaïmo, je regrette qu'elle n'ait pas été adoptée par la Chambre avant aujourd'hui ; mais parce qu'elle ne l'a pas été, je ne suis pas prêt à exonérer l'honorable député de Toronto (M. Macdonell) de tout blâme.

M. MACDONELL : L'honorable député sait ce qui est arrivé. L'après-midi que cette résolution a été prise en délibération par la Chambre, je me suis levé pour l'appuyer, mais six heures sonnèrent et l'Orateur suspendit la séance. Elle n'est pas revenue depuis sur l'ordre du jour, et il y a, à peu près deux semaines, quand j'ai vu qu'elle ne reviendrait probablement pas et que l'honorable premier ministre énumérait ce qu'il nous restait à faire d'ici à la fin de

la session, je lui ai demandé de faire en sorte que cette résolution pût être adoptée à cette session. Il me le promit et me demanda de m'entendre avec lui, privément, à ce sujet. C'est ce que j'ai fait, et j'ai sa promesse que cette résolution sera adoptée dès cette session.

M. JOHNSTON: Je ne doute pas de l'exactitude de l'explication que donne l'honorable député. Je me rappelle très bien les circonstances qui ont causé le retard dans la discussion de cette résolution, et je me proposais, moi aussi de faire certaines remarques à ce sujet. Mais, sachant qu'il était douteux qu'elle pût revenir devant la Chambre à cette session, j'ai préféré ne rien dire plutôt que d'en compromettre l'adoption. J'aimais mieux garder le silence en me contentant de voter son adoption.

M. SAM. HUGHES: J'en appelle au règlement. L'honorable député a cité un document, une circulaire du Gouvernement. D'après les règles, je lui demande de la déposer sur le bureau de la Chambre.

M. DUNCAN ROSS: C'est une affaire connue.

M. SAM. HUGHES: Je demande qu'elle soit déposée sur le bureau de la Chambre.

M. L'ORATEUR: Je ne crois pas que le règlement aille jusque-là. Quand un ministre de la couronne fait allusion à un document officiel, il est tenu de le déposer, mais la règle ne va pas au delà.

M. JOHNSTON: En terminant, je demande au ministre de mettre à exécution le plus tôt possible la promesse qu'il a faite à la Chambre d'ouvrir une enquête et de voir à ce que justice soit rendue à une classe nombreuse de la population qui croit avoir raison de se plaindre.

M. J. G. H. BERGERON (Beauharnois): Je me demande ce qui a pu porter l'honorable député du Cap-Breton à prendre la parole. Parlait-il pour gagner du temps ou pour attendre le retour d'un de ses amis qui est allé dîner en ville. Cependant, si on met son discours en regard de celui de l'honorable député de Maisonneuve (M. Verville) on commence à saisir son but. L'honorable député du Cap-Breton parle de l'association des manufacturiers du Canada et l'honorable député de Maisonneuve parle de la classe ouvrière; mais tous deux paraissent avoir perdu de vue M. Preston. L'honorable député de Maisonneuve qui est censé représenter la classe ouvrière ne veut pas voter pour que M. Preston soit démis. Que demande la motion? Que M. Preston soit démis. Pourquoi? Comme conséquence de certaines révélations qui ont été faites devant le comité de l'agriculture et le comité des comptes publics.

M. JOHNSTON: Je demande pardon à l'honorable député. L'auteur de la motion (M. Monk) a déclaré il y a un instant qu'il

ne demandait pas la démission de M. Preston.

M. BERGERON: Que dit la motion:

Cette Chambre est d'avis qu'à raison des faits divulgués lors de l'enquête faite devant le comité des comptes publics et le comité d'agriculture et de colonisation et pour autres causes, W. T. R. Preston, inspecteur d'immigration, ne devrait pas être maintenu plus longtemps dans cet emploi.

Voilà ce que dit la motion. L'honorable ministre de l'Intérieur, si je ne m'abuse sur son compte, serait disposé à renvoyer ce fonctionnaire. Il comprend qu'il ne mérite plus sa confiance, ni celle du pays. Mais ceux qui siègent derrière lui, seront-ils disposés à se lever et à voter le renvoi? Je ne crois pas qu'ils permettent au ministre de remercier M. Preston de ses services. Qui est ce M. Preston? C'est un homme qui a été mêlé à toutes les plus honteuses manœuvres électorales d'Ontario pendant de nombreuses années, et c'est pour cela qu'il a été nommé commissaire de l'immigration par ce Gouvernement. C'est lui qui a formé la "North Atlantic Trading Co." et qui a entraîné tout le Gouvernement dans un marché avec une compagnie fictive. C'est lui qui a réussi à amener le ministre de l'Intérieur et tout le Gouvernement à déclarer qu'il a formé une société pour amener des immigrants au Canada et qui l'a obligé à conclure un marché d'un million de dollars avec une compagnie qui n'a jamais existé. Devant le comité, quand on lui a demandé de nommer les membres de cette société, il a refusé de le faire, pour la bonne raison qu'il ne pouvait pas citer de noms et qu'il n'en avait pas à citer. Il n'a pas été habile, car l'effet qu'il a créé sur le comité, c'est qu'il était prêt à dire n'importe quoi. Il aurait pu citer des noms au hasard, et tout le monde n'y aurait vu que du feu. Mais il a refusé de parler et tous les partisans du Gouvernement, le ministre en tête, l'ont approuvé. Nous avons maintenant la preuve que cette compagnie n'a jamais existé, bien que nous lui ayons payé \$250,000. Quand nous, les représentants du peuple, avons demandé à qui cet argent a été payé, tous les partisans du Gouvernement ont appuyé M. Preston dans son refus de divulguer les noms et nous avons été témoins d'un spectacle sans précédent dans les annales politiques de ce pays: nous avons vu un simple fonctionnaire courber tout le pays sous sa volonté.

Dans la suite il déclara avoir fait former une compagnie par son gendre dans l'île de Guernsey. Cette compagnie a déjà touché \$300,000 du gouvernement canadien. Voilà ce que M. Preston a fait. Non seulement il nous a envoyé des ouvriers comme dit l'honorable député du Cap-Breton, au grand mécontentement de l'honorable député de Maisonneuve, mais il nous a envoyé tout ce qu'il a pu trouver. Il n'était pas particulier sur ce point.

J'aimerais que les membres de cette Chambre eussent vu quelques-uns de ces immigrants européens qui sont passés par le comté de Beauharnois. C'était un beau spectacle à contempler. Il nous envoyait tout ce qu'il pouvait trouver en hommes, femmes et enfants et le Gouvernement lui payait \$5 par tête.

Ce même fonctionnaire se présente ensuite devant un comité institué par les représentants du peuple et refuse de répondre aux questions qui lui sont posées. Je répète que c'est une chose qui ne s'est jamais vue et qui ne se reverra jamais, qu'un gouvernement et tous ses partisans approuvent un fonctionnaire de refuser de répondre aux questions d'un comité de cette Chambre.

M. Preston peut être habile à sa manière, mais les plus habiles finissent par se laisser prendre, et je crois que c'est ce qui lui est arrivé. Il ne s'est pas contenté de recevoir de l'argent du Gouvernement pour cette compagnie dans laquelle il était intéressé.

Quand il a eu des impressions à faire, au lieu de s'adresser à un imprimeur, il a formé une autre société sous le nom de la compagnie Arundel. Y a-t-il, monsieur l'Orateur, parmi ceux qui siègent à votre droite un seul homme assez peu intelligent pour croire que M. Preston n'était pas intéressé dans cette compagnie Arundel? En Angleterre, il rencontra un nommé Somerville, le fils d'un ancien membre très estimé de cette Chambre. Ce jeune Somerville était un imprimeur. Lui et Preston formèrent une société sous le nom de compagnie Arundel, dans le but de réaliser des bénéfices sur les impressions que le département de l'immigration aurait à faire faire. Quelqu'un doute-t-il que cette compagnie était composée de Preston et Somerville! Quelqu'un doute-t-il que la North-Atlantic Trading Company était composée de Preston, Leopold et un ou deux autres? Tout cela ressort de l'enquête tenue devant le comité de l'agriculture, et le comité des comptes publics.

L'honorable ministre de l'Intérieur (M. Oliver) qui est un honnête homme, sait que ce fonctionnaire ne mérite pas la confiance du Gouvernement, ni celle du pays. Mais qui aurait le courage d'attaquer Preston? Quand cette question est venue en discussion l'autre jour, j'espérais que l'honorable premier ministre, qui a beaucoup d'influence sur ses partisans, dirait: Non, nous ne souffrirons pas cela. Nous ne pouvons pas permettre que le Gouvernement se laisse mener par ce nommé Preston qui a acquis une si grande notoriété dans Ontario.

Mais personne n'ose y toucher. La motion de l'honorable député de Jacques-Cartier demande le renvoi de ce fonctionnaire, mais non pour les raisons que donne l'honorable député du Cap-Breton, ni pour celle qu'allègue si timidement l'honorable député

M. BERGERON.

de Maisonneuve qui aura à expliquer sa conduite à ses électeurs, mais parce que Preston ne mérite pas la confiance des contribuables de ce pays. Je répète qu'il n'y a pas parmi tous les députés de la droite un seul homme qui, ayant suivi les séances du comité et connaissant Preston, oserait dire que ce n'est pas ce que nous appelons en français un faiseur. Il a pu circonvenir les partisans du Gouvernement, mais il n'a pas réussi avec les députés de la gauche, parce que nous ne lui devons rien.

Ceux qui voteront contre cette motion, non pour les raisons données par l'honorable député du Cap-Breton, mais pour maintenir M. Preston dans ses fonctions, en seront pour leur peine, car l'honorable ministre de l'Intérieur que je tiens pour un honnête homme, ne le gardera pas à son service. Si cette motion, au lieu d'être proposée par un membre de l'opposition venait d'un député ministériel, tous les partisans du Gouvernement l'approuveraient. On en fait une question de parti, mais ceux qui voteront contre cette motion le regretteront car le Gouvernement actuel ne se maintiendra pas longtemps au pouvoir, s'il garde Preston à son service.

M. CAMPBELL (York-centre): Je crois que l'honorable député de Beauharnois (M. Bergeron) a exposé la question sous son vrai jour en disant que c'est une question de parti. Il n'y a pas le moindre doute que, pour lui, ce n'est rien autre chose. Il n'aime guère M. Preston, et je ne crois pas que beaucoup de députés de l'opposition aient de l'affection pour lui. Il les a combattus et vaincus pendant longtemps dans Ontario. Ils n'osaient pas le rencontrer dans une réunion publique.

M. BERGERON: Il n'a jamais pu se faire élire nulle part.

M. CAMPBELL: Mon honorable ami n'a pas toujours été élu.

M. BERGERON: Je n'ai pas été obligé de fuir mon comté pour me faire élire ailleurs.

M. CAMPBELL: Je crois que l'honorable député a essayé à plusieurs endroits, mais les électeurs l'ont repoussé.

M. BERGERON: J'ai fait mettre en prison celui qui m'a repoussé.

M. CAMPBELL: Je voulais simplement dire à mon honorable ami qu'il y en a d'autres que M. Preston qui n'ont pas pu se faire élire. Le discours de l'honorable député de Jacques-Cartier m'a bien amusé. Une des raisons pour lesquelles il demande la destitution de M. Preston, c'est qu'il aurait appelé un membre du comité qu'il interrogeait "mon bon monsieur". Quel crime! Conçoit-on que ce témoin ose dire au député de Jacques-Cartier ou au député d'Hamilton

“ mon bon monsieur ” ? Il aurait aussi parlé de l'honorable député d'Hamilton comme d'un “ bon chien de garde ”. Quel autre grand crime ! Ce fonctionnaire devrait être congédié immédiatement pour avoir laissé entendre que mon honorable ami pouvait être un bon chien de garde. Voilà les raisons qu'allègue l'honorable député de Jacques-Cartier pour demander son renvoi immédiat. Il faut le renvoyer sur-le-champ, sans la moindre enquête. L'honorable député de Beauharnois va plus loin et dit que M. Preston a fait toutes sortes d'affaires sales dans le pays. Que connaît-il de la province d'Ontario ?

M. BERGERON : J'en connais long.

M. CAMPBELL : Vous en connaissez très peu sur le compte de M. Preston qui a occupé plusieurs positions à son honneur et à celui de la province. Ensuite, il est allé en Angleterre et s'y est acquis une réputation dont tout homme pourrait être fier.

Plusieurs DEPUTES : Oh ! oh !

M. CAMPBELL : Pendant dix-huit ans que nos honorables adversaires ont été au pouvoir nous avons payé des centaines de milliers de dollars pour l'immigration sans recevoir d'immigrants. Au lieu de recevoir des immigrants, comme disait le président de l'association conservatrice de Toronto, nous en perdions, et nous en envoyions par fournées aux Etats-Unis, et cela n'a pas empêché nos honorables adversaires d'appuyer un gouvernement qui dépensait des centaines de milliers de dollars chaque année, pour l'immigration. Mais voyons les changements qui se sont accomplis. M. Preston se rend en Angleterre. Peu m'importe qu'il existe une compagnie ou non.

Plusieurs DEPUTES : Très bien.

M. CAMPBELL : Nous ne payons pas un seul dollar avant que les immigrants soient débarqués au Canada. Nous n'acceptons pas les chiffres fournis par les agents, comme faisaient les conservateurs ; nous comptons les immigrants nous-mêmes et nous ne payons que pour ceux qui appartiennent à la classe agricole.

M. BERGERON : Cela ne s'accorde pas avec ce qu'on a lu il y a un instant.

M. CAMPBELL : Oui, monsieur ; d'après ce même document, le Gouvernement ne payait de prime que pour les agriculteurs et les domestiques.

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

M. CAMPBELL : Non ; gardez votre sang-froid. Sur 20,000 immigrants qui nous arrivent tous les ans nous ne payons des primes que sur environ 5,000.

M. BERGERON : Pourquoi avez-vous révoqué le contrat ?

M. CAMPBELL : Depuis que M. Preston est allé en Angleterre l'immigration a considérablement augmenté et elle nous coûte beaucoup moins cher qu'auparavant ?

M. LALOR : Pourquoi avez-vous révoqué le contrat ?

M. CAMPBELL : Je ne l'ai pas révoqué. Cette augmentation dans le nombre des immigrants est due à M. Preston. Il n'a pas besoin de défenseur. Il est homme à se défendre lui-même. (Bruits.)

Nos honorables adversaires peuvent rire, mais je ne crains pas de dire que M. Preston peut se présenter dans le comté de Victoria ou dans le comté de Beauharnois et rencontrer face à face les représentants de ces comtés.

M. SAM. HUGHES : Preston est venu dans le comté de Victoria, mais il n'y est pas resté longtemps.

M. CAMPBELL : Il pourra y retourner.

M. SAM. HUGHES : J'invite l'honorable député de York-centre à venir et il en partira aussi vite que M. Preston.

M. CAMPBELL : Je n'oserais pas affronter le colonel. Je ne voudrais pas me trouver en présence de l'homme qui avec le seul secours de son ami Turpin, a fait mettre bas les armes à toute l'armée boer avant son déjeuner. Je suis plus prudent que cela.

L'attitude que prend l'honorable ministre de l'Intérieur est la seule juste et la seule qu'il pouvait prendre. Il nous promet d'instituer une enquête sur toute l'affaire, et en effet les choses ne peuvent pas en rester là. Quelqu'un a certainement tort ; qu'on fasse une enquête et qu'ensuite on punisse le coupable, que ce soit Preston, Jury, ou tout le personnel. Je considère que le Gouvernement aurait grandement tort d'accepter la motion du député de Jacques-Cartier, avant de faire une enquête et de s'être bien rendu compte de toute l'affaire.

M. SAM. HUGHES : L'honorable député dit que M. Preston a occupé plusieurs positions dans Ontario, avec honneur pour lui et pour la province. Je le défie de nommer une seule position que Preston ait ainsi occupée. L'honorable député dit aussi qu'il ne venait pas d'immigrants au Canada sous le régime conservateur et qu'ils nous arrivent à jet continu depuis que Preston est à la tête de la North Atlantic Trading Company.

M. CAMPBELL : Lisez ce que disait le président du club des jeunes conservateurs de Toronto, à la dernière réunion annuelle.

M. SAM. HUGHES : Je ne suis pas responsable de ce que peuvent dire les jeunes ou les vieux conservateurs. Jusqu'en 1879, peu après l'avènement du parti libéral-conservateur, 125,000 braves Canadiens par-

taient tous les ans du Canada pour les Etats-Unis où les chassait la politique du parti libéral. Sous le régime libéral, la moyenne de l'émigration canadienne aux Etats-Unis a été de 90,000 par année. Quand les conservateurs ont quitté le pouvoir en 1896, cette moyenne avait considérablement diminué, jusqu'à n'être plus que d'environ 200 par année. Les rapports officiels donnent 194 pour 1895.

Quelques DEPUTES : Oh !

M. SAM. HUGHES : Je donne les chiffres officiels. La politique conservatrice a donc eu pour résultat de retenir des milliers de braves Canadiens dans le pays. L'an dernier, l'immigration aux Etats-Unis a atteint le chiffre de 900,000, en dépit d'une taxe imposée sur chaque immigrant. Au Canada, malgré toute la publicité, malgré toutes les North Atlantic Trading Company, malgré M. W. T. R. Preston, l'immigration européenne n'a guère dépassé le chiffre des années précédentes.

L'honorable député de York-centre (M. Campbell) a fait des gorges-cuandes sur mon compte, a propos de mon séjour dans l'Afrique du sud. C'est le privilège de tous ceux qui ont été trop lâches pour y aller de se moquer de ceux qui y sont allés. Mon honorable ami me permettra de lui dire que l'envoi de Canadiens dans l'Afrique du sud a été la meilleure réclame que le Canada ait jamais eue.

M. CAMPBELL : Les braves qui sont allés en Afrique ne s'en sont pas vantés comme l'a fait l'honorable député.

M. SAM. HUGHES : Les braves qui sont allés dans l'Afrique du Sud s'en sont vantés comme moi. Tout ce que j'ai dit de cette campagne était vrai, et les poltrons qui ont cherché à me trouver en faute ont misérablement échoué. Les immigrants d'Angleterre qui sont venus ici y ont été attirés par la belle conduite des Canadiens dans l'Afrique du sud et non par Preston, par Leopold, et cette légion de pique-assiette. Les immigrants de la mère patrie sont venus ici parce que la belle conduite des Canadiens dans cette guerre leur a fait connaître le Canada.

On nous a dit ce soir que cette question regarde les unions ouvrières. Qu'avons-nous à faire avec les unions ouvrières et avec l'association des métiers et du travail ? Il s'agit de savoir si le Gouvernement a donné ou n'a pas donné instructions d'attirer les ouvriers d'élite au Canada et si Preston s'est conformé à ces instructions ou les a violées. Le Gouvernement n'a encore donné aucune preuve qu'il avait défendu d'encourager l'immigration des ouvriers d'élite. L'honorable député du Cap-Breton est incapable de fournir cette preuve et le ministre de l'Intérieur ne le peut pas non plus.

M. SAM. HUGHES.

M. OLIVER : Nous n'avons jamais été accusés de cela. Si l'honorable député porte cette accusation, je la nie.

M. SAM. HUGHES : L'honorable député du Cap-Breton a dit que le département avait défendu à M. Preston d'envoyer au Canada des ouvriers d'élite.

M. OLIVER : Je n'ai pas dit cela.

M. JOHNSTON : J'ai dit que le Gouvernement n'avait pas encouragé cette immigration.

M. SAM. HUGHES : J'aurai mal compris. L'honorable député farfouille et bredouille tellement qu'on ne saisit pas la moitié de ce qu'il dit et je suis excusable de m'être trompé. Nous sommes appelés à décider par notre vote si M. Preston s'est conformé aux instructions qu'il a reçues ou s'il les a ignorées ; si pendant son séjour en Angleterre il s'est conduit d'une manière digne d'un fonctionnaire du gouvernement canadien. S'il est coupable, eh bien, le monde est vaste, qu'il aille exercer ailleurs les grands talents que lui reconnaît l'honorable député de York-Centre (M. Campbell). Il y a des milliers d'honnêtes gens dans ce pays dont la réputation est intacte, qui n'ont pas été mêlés aux scandales d'Elgin-ouest, d'Ontario-sud, de Brockville et d'ailleurs, qui occuperaient dignement ces positions, et c'est par eux que nous voudrions les voir occuper.

(L'amendement de M. Monk, mis aux voix, est réjeté.)

Ont voté pour :

MM.	MM.
Alcorn,	Kemp,
Barker,	Lake,
Barr,	Lalor,
Bennett,	Lefurgey,
Bergeron,	Léonard,
Blain,	Macdonell,
Borden (Carleton),	Maclean (York-sud),
Boyce,	Monk,
Brabazon,	Morin,
Bristol.	Paquet,
Chisholm (Huron),	Porter,
Clements,	Reid (Grenville),
Cochrane,	Seagram,
Crocket,	Sproule,
Elson,	Staples,
Foster,	Taylor,
Henderson,	Walsh,
Herron,	Wilson
Hughes (Victoria),	(Lennox-et-Addng.),
Jackson (Elgin),	Wright (Muskoka).—39.

Ont voté contre :

MM.	MM.
Adamson,	Johnston,
Aylesworth,	Jackson (Selkirk),
Beauparlant,	Lachance,
Béland,	Laquet,
Borden (sir Frederick),	Lapointe,
Bourassa,	Laurier (sir Wilfrid),
Bourbonnais,	Lavergne
Brodeur,	(Drum.-et-Arth.),

Brown,	LeBlanc,
Bureau,	Logan,
Caldwell,	Loggie,
Calvert,	Maclean (Lunenburg),
Campbell,	Macpherson,
Carney,	McCool,
Carrier,	McIntyre (Perth),
Cash,	McIntyre (Strathcona),
Chisholm (Antigonish),	McLennan,
Clarke,	Marcile (Bagot),
Conmee,	Marcil (Bonaventure),
Copp,	Martin (Wellington),
Costigan,	Mayrand,
Cyr,	Oliver,
Delisle,	Paterson,
Demers,	Parent,
Derbyshire,	Pickup,
Desjardins,	Proulx,
Devlin,	Ratz,
Dubeau,	Reid (Ristigouche),
Emmerson,	Rivet,
Ethier,	Ross (Cap-Breton),
Fielding,	Ross (Rimouski),
Finlayson,	Ross (Yale-Cariboo),
Fisher,	Savoie,
Fortier,	Schell (Oxford),
Galliher,	Sifton,
Gauvreau,	Sinclair,
Geoffrion,	Sloan,
German,	Smith (Oxford),
Girard,	Telford,
Gladu,	Templeman,
Grant,	Tobin,
Guthrie,	Turgeon,
Harty,	Wilson (Russell),
Hughes (King, I.P.-E.),	Wright (Renfrew),
Jackson (Selkirk),	Zimmerman.—89.

Ont pairé :

Ministériels :	Oppositionnistes :
MM.	MM.
McCarthy,	Northrup,
Lemieux,	Tisdale,
Parmelee,	Worthington,
McColl,	Ward,
Roche,	McLean (I.P.-E.),
Crawford,	Schaffner,
Greenway,	Ganong,
Dugas,	Ames,
Gervais,	Gunn,
Hall,	Fowler,
Pardee,	Pringle,
Laurence,	Stockton,
Dyment,	Lancaster,
Bickerdike,	Perley,
Belcourt,	Lewis,
Talbot,	Wilmot,
Smith,	McCarthy (Calgary),
Hyman,	Haggart,
Law,	Osler,
Crawford,	Martin (I.P.-E.),
Belcourt,	Lennox,
Macdonald,	Avery,
Bole,	Roche (Marquette),
Gordon,	MacLaren (Perth),
McCraney,	Broder,
Boyer,	Clare,
Piché,	Cockshutt,
Stewart,	Smith (Wentworth),
Knowles,	Armstrong,
Black,	Daniel,
Finlay,	Bland,
Miller,	Forget,
McKenzie,	Christie,

Sir WILFRID LAURIER : Je propose que la séance soit levée.

M. R. L. BORDEN : Quel est le programme pour demain ?

Sir WILFRID LAURIER : Tous les projets de loi du Gouvernement, à l'exception, peut-être, de celui relatif aux pensions, et ensuite les subsides aux ministères des Travaux publics et de la Milice.

(La motion est adoptée et la séance est levée à 1 heure 10 minutes, mercredi matin.)

CHAMBRE DES COMMUNES.

Mercredi, 4 juillet 1906.

QUESTIONS.

DISPARITION D'UNE LETTRE MISE A LA POSTE PAR EDMUND McRAE.

M. A. A. McLEAN demande :

Le département des Postes et le Gouvernement savent-ils que M. Edmund McRae, de Hunter-River (I.P.-E.), affirme avoir mis à la poste, le 4 janvier 1906, une lettre renfermant \$35.76 adressée à la Banque du Nouveau-Brunswick à Charlottetown, qui n'a pas été reçue par la banque ?

2. Le ministre des Postes ou quelque maître de poste ou inspecteur des postes ont-ils pris des mesures pour faire une enquête à ce sujet ?

3. Quel a été le résultat de l'enquête ?

L'honorable M. RODOLPHE LEMIEUX (directeur général des Postes) : Le département a été informé que M. Edmund McRae, de Hunter's-River (I.P.-E.), a déposé à la poste le 4 janvier dernier, un lettre dans laquelle il prétend avoir renfermé \$35.76, adressée à la banque du Nouveau-Brunswick à Charlottetown. L'inspecteur des postes a fait une enquête mais il n'a pu retrouver la lettre car elle n'était pas enregistrée. L'inspecteur a entendu les personnes concernées et aussi celle qui a envoyé la lettre qui devait contenir la somme qu'il prétend y avoir mise. Le receveur de la poste à Hunter's-River dit qu'il a mis la lettre dans le sac destiné à Charlottetown ; le commis dans le bureau de poste à Charlottetown qui a ouvert le sac dans lequel la lettre aurait dû être, ne se rappelle pas si elle y était, mais si elle avait été reçue elle aurait été placée dans la boîte de la banque ; et les autorités de la banque elle-même disent que la lettre ne leur est jamais parvenue. Le département n'a pas pu en conséquence décider qui est responsable de la disparition de cette lettre.

CANAL MURRAY—JETEE EN BOIS A L'ENTREE.

M. WALSH (par M. Blain) demande :

1. Des soumissions ont-elles été demandées pour recouvrir en béton la jetée en bois à l'entrée du canal Murray ?

2. Dans l'affirmative, combien de soumissions ont été reçues, et quels sont les noms des soumissionnaires ?

3. A qui l'entreprise a-t-elle été donnée et quel prix était stipulé dans le marché ?

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

1. Oui.

2. Treize soumissions ont été reçues de la part des personnes dont les noms suivent : E. A. Wallberg, M. B. Weaver, E. Conroy, R. Weddell, F. Dolan, White et Hayes, Quinlan et Robertson, Joseph Battle, W. Birmingham, John Riley, J. J. Collins, J. J. Fallon, John Follinsbee.

3. L'entreprise a été accordée à M. R. Weddell, le plus bas soumissionnaire, aux prix de série ce qui, après calcul, porte sa soumission à \$43,515.20.

M. H. J. MOBERLEY.

L'honorable M. SYDNEY FISHER (ministre de l'Agriculture) : Avant que la Chambre passe à l'ordre du jour, je veux répondre à une question que m'a posée mon honorable ami de Qu'Appelle (M. Lake) au sujet d'un article du journal qu'il a lu. J'ai examiné la liste des recenseurs de la province de Saskatchewan et je constate que le nom de Moberley n'y est pas. Le district que l'on dit avoir été assigné à H. J. Moberley sera recensé par Alex. McBeth et Jas. Flett. Cela est un autre exemple du danger de porter à la légère et faire des assertions qui n'ont aucun fondement.

DISCUSSION DES SUBSIDES.

La Chambre délibère en comité des subsides.

Travaux publics—Ile du Prince-Edouard—Quai de la Pointe Prim, \$5,000.

M. A. MARTIN : Il y a plusieurs années que ce crédit revient. Je voudrais savoir si l'on va faire ces travaux.

L'honorable M. CHAS S. HYMAN (ministre des Travaux publics) : J'ai demandé à l'ingénieur ordinaire de faire un autre rapport.

M. A. MARTIN :* Combien de rapports avez-vous dans le département ?

M. HYMAN : Je ne me rappelle pas le nombre de rapports que nous avons dans le département.

M. A. MARTIN : En quelle année ce crédit a-t-il été voté pour la première fois ?

M. HYMAN : Je ne sais pas au juste. Je crois qu'il a été voté il y a deux ans passés.

M. A. MARTIN : Il y a eu beaucoup de pas et démarches, de la part des ingénieurs.

M. HYMAN : Nous avons une fois demandé des soumissions pour cette entre-

M. WALSH.

prise, mais comme elles étaient plus élevées que les estimations des ingénieurs nous ne les avons pas acceptées. Je crois que c'était en 1904.

M. A. MARTIN : Le Gouvernement a-t-il l'intention de dépenser cette somme ? Vous dites que ce crédit a été voté en 1904 pour la première fois. C'était à l'approche des élections. A-t-on acheté le droit de passage cette année-là ?

M. HYMAN : Oui. Le fait que nous avons demandé des soumissions prouve que le département a l'intention de faire ces travaux. J'ai promis à l'honorable député que les travaux seraient exécutés.

M. A. MARTIN : Je ne vois pas grande intention de faire ces travaux. Je dois dire que l'année dernière j'ai demandé une petite somme pour Bell-River et l'honorable ministre m'a promis de l'accorder. Est-ce que l'ingénieur a fait un rapport en faveur du port de Bell-River ?

M. HYMAN : Je vais en prendre note. Si j'ai fait une promesse à l'honorable député je la tiendrai.

Rustico—brise-lames à l'île Robinson, côté sud de l'entrée du port, \$7,500.

M. A. MARTIN : Tous les ans on a voté pour le port de Rustico une petite somme, mais les travaux n'ont jamais été terminés. Au lieu de les donner à l'entreprise on les fait en régie. Je me rappelle être allé là il y a quelques années. On y faisait les travaux en régie. Tous les travaux qu'on y avait fait pendant l'été s'élevaient à \$3,000 ou \$4,000.

M. HYMAN : On ne fait plus aujourd'hui les travaux en régie.

M. A. MARTIN : Ce port est dans un état dangereux. Il y a quelques années huit ou neuf vaisseaux avaient habitude de le fréquenter, mais à cause des dangers qu'il offre les vaisseaux ont presque cessé d'y venir. Le port a besoin d'être creusé. Un bateau y a échoué l'année dernière et un autre cette année ; de sorte qu'au lieu d'être fréquenté par sept ou huit vaisseaux comme auparavant il n'y en a plus qu'un qui y vient. Le ministre doit comprendre qu'il faut de toute nécessité faire des travaux dans ce port. Je ne sais si on lui a fait des plaintes à ce sujet mais je crois qu'on lui en a fait. Il ne faudrait pas seulement un quai, mais il faut aussi que le port soit creusé.

M. HYMAN : Je connais les travaux dont parle l'honorable député. Ils ne sont pas fait en régie. Nous avons accordé la construction à l'entreprise. Mais les travaux de dragage sont très difficiles à faire ; il faudrait presque creuser à la main. Le port se remplit très rapidement et il faudrait creuser presque continuellement.

M. A. MARTIN : Fera-t-on des travaux de creusement cette année dans ce port ?

M. HYMAN : Non, pas cette année, mais on en a fait l'année dernière.

M. A. MARTIN : Le ministre sait qu'il faut absolument que ce port soit creusé, car le quai est inutile si l'on ne creuse pas, car les navires échouent presque invariablement.

Port de Summerside—Brise-lames, \$30,000.

M. SPROULE : Qu'est-ce que cela ?

M. HYMAN : Ces travaux au brise-lames de Summerside sont considérables. Il y a plusieurs années déjà que l'on songe à les faire. Depuis quelques années il y a au budget un item de \$20,000 pour ces travaux. Les députés de l'île ont appelé l'attention du Gouvernement l'année dernière sur cette question. La difficulté était dans la grandeur des travaux, et nous avons cherché des moyens d'en diminuer le coût. Les ingénieurs du ministère ont fait un plan qui a été accepté; des soumissions ont été demandées et l'entreprise a été accordée au prix de \$133,962. Le marché a été passé dans le mois de février et les travaux se font maintenant.

M. FOSTER : A quoi servira ce brise-lames ?

M. HYMAN : Il facilitera la navigation d'hiver entre Summerside et Cap-Tormentin. Les bateaux d'hiver ne peuvent aujourd'hui entrer dans le port de Summerside. Ces travaux sont très importants; il y a plusieurs années qu'on y songe, et ils ont été commencés en partie autrefois.

M. FOSTER : Le Gouvernement est-il venu à la conviction que le service des bateaux d'hiver était possible à cet endroit ? Vous dites que cette dépense considérable est faite dans ce but. Je supposerais alors que la première chose à faire serait de savoir si c'est possible.

M. HYMAN : L'honorable député comprendra la question des bateaux est plutôt du ressort du département des Pêcheries que de celui du département des Travaux publics. Le département des Travaux publics croit que la construction de ce brise-lames aiderait beaucoup à la navigation d'hiver. C'est tout ce que nous pouvons faire dans notre département pour lui venir en aide.

Woods Islands—prolongement de la jetée de protection du brise-lames, \$1,250.

M. A. MARTIN : Ces travaux seront-ils donnés à l'entreprise ?

M. HYMAN : Ces travaux seront peu considérables; ils ne coûteront que \$1,250, et nous ne pouvons demander des soumissions pour des travaux de cette nature. L'année dernière nous n'avons dépensé que \$700.

M. A. MARTIN : Les travaux que le ministre a fait faire l'année dernière dans ce

port n'ont été d'aucun avantage, et je voudrais savoir dans quelle partie de la province les dragues vont travailler cet été. Il y a d'autres ports où il faudrait faire des travaux de dragage; par exemple les ports de Pinette, Crapaud, Rustico, Mount-Stewart.

M. HYMAN : Je suis absolument de l'avis de l'honorable député au sujet de la nécessité des travaux de dragage. Je sais qu'il y a plusieurs ports de l'île du Prince-Edouard qu'il faudra absolument creuser. Le département n'a qu'une drague pour l'île.

M. A. MARTIN : J'avais compris que le gouvernement en avait construit une.

M. HYMAN : Le département a fait construire une drague mais l'entrepreneur ne l'a pas encore livrée, elle n'a pu encore être envoyée dans les Provinces maritimes. J'espère qu'elle y sera à l'automne et que nous pourrons alors faire les travaux de dragage dont l'honorable député parle.

M. A. MARTIN : Où la drague travaille-t-elle actuellement ?

M. HYMAN : Cette drague est occupée dans la passe Est du port de Toronto. Avant de l'envoyer à l'île du Prince-Edouard il a été nécessaire de l'essayer pendant quelque temps afin de savoir si elle fonctionnait bien.

M. A. MARTIN : On l'enverra, quand l'été sera fini et qu'il n'y aura plus moyen de faire du dragage.

M. HYMAN : Non, avant que l'été soit terminé. D'après le contrat le département a le droit de faire des essais de la drague pendant trente jours. J'espère que la drague sera rendue à l'île du Prince-Edouard cet automne.

M. A. MARTIN : Une drague ne suffit pas. Car, les ports de la rive nord, comme ceux de la rive sud ont beaucoup besoin d'être creusés. La drague qui travaille au port de Pinette présentement n'est pas assez grande et il en faut une nouvelle. Si l'honorable ministre lit les résolutions adoptées dans une grande assemblée publique tenue à Pinette l'hiver dernier il dira que l'ancienne drague est insuffisante pour faire les travaux de dragage dans ce port. L'honorable ministre voudra-t-il me dire que lorsque la nouvelle drague descendra à l'île du Prince-Edouard il la fera travailler à ce port.

M. HYMAN : Je ne le puis pas, malheureusement.

M. A. MARTIN : Au sujet des autres...

M. WM. ROCHE (Halifax) : Il n'y a aucun doute que les besoins de l'île du Prince-Edouard en travaux de dragage sont très grands, mais je veux signaler spécialement à l'attention du ministre ceux de la rive sud de la Nouvelle-Ecosse. Depuis

plusieurs années on n'a guère vu de drague sur cette côte et plusieurs ports ont été remplis parce qu'ils n'ont pas été creusés. Je demanderai au ministre s'il ne pourrait envoyer une drague sur la rive sud de la Nouvelle-Ecosse afin d'empêcher les ports d'être remplis jusqu'au point de n'être pas navigables ?

M. HYMAN : Il est bien possible que la Nouvelle-Ecosse soit dans le même cas que l'île du Prince-Edouard, excepté qu'il faudrait y faire plus de dragage. Mais lorsqu'il s'agit de décider dans quel port on va faire les travaux, la position du ministre est la même. Toutes les dragues que nous avons dans la Nouvelle-Ecosse sont employées à faire les travaux les plus urgents un peu partout. Je suis heureux de pouvoir dire à l'honorable député que nous enverrons bientôt une autre drague à la Nouvelle-Ecosse, une drague hydraulique qui fera l'ouvrage des dragues actuelles que nous pourrions alors employer pour faire les dragages dont l'honorable député parle.

M. WM ROCHE (Halifax) : Je désire faire remarquer au ministre que ces dragues pourraient être utilisées sur la côte de la Nouvelle-Ecosse pendant l'hiver lorsqu'elles ne peuvent pas être employées ailleurs. Est-ce que l'honorable ministre ne croit pas que les dragues ne pourraient pas être envoyées pendant l'hiver à certains endroits et à d'autres endroits pendant l'été.

M. HYMAN : Mon honorable ami ne doit pas oublier que l'usure de ces dragues est considérable et qu'ils faut qu'elles soient tenues au repos pendant plusieurs mois de l'hiver afin de les réparer. Je serais très heureux si le port dont parle l'honorable député pouvait être dragué pendant l'hiver, et je demanderai un rapport afin de savoir si l'on pourrait faire ces travaux en hiver.

M. A. MARTIN : Le ministre n'a pas répondu à ma question.

M. FOSTER : L'autre vieux député a interrompu.

M. A. MARTIN : Eh bien le ministre peut répondre maintenant. J'ai compris qu'il avait envoyé un ingénieur à la Pointe Prim et je voudrais savoir quel rapport cet ingénieur lui a fait ?

M. HYMAN : Comme il n'y a pas de crédit pour ce port je n'ai pas de renseignements à son sujet, mais je demanderai à l'ingénieur en chef du département de faire un rapport et je l'enverrai à l'honorable député.

Quai de Campbellton—prolongement et réparations, \$22,000.

M. FOSTER : Quels travaux fait-on à cet endroit ?

M. HYMAN : Nous avons actuellement deux entreprises en marche à Campbellton ;

M. ROCHE.

une a pour objet de permettre à l'Intercolonial de se rendre sur le quai jusqu'après des navires et l'autre est pour le prolongement du quai qui servira au traversier. Il se fait actuellement un trafic considérable à Campbellton et ces travaux étaient nécessaires dans l'intérêt du commerce non seulement de Campbellton mais de cette partie du Nouveau-Brunswick.

M. FOSTER : Ces deux quais appartiennent-ils au département des Travaux publics ?

M. HYMAN : Oui.

Cap-Tormentin—Réparations aux travaux du port, \$10,000.

M. FOSTER : A qui a été accordée cette entreprise ?

M. HYMAN : Ces travaux ne se font pas à l'entreprise.

M. FOSTER : Qui fait les travaux ?

M. HYMAN : Les travaux sont faits en régie sous la direction de notre ingénieur. Le département a dépensé trois ou quatre cents mille dollars à ces ouvrages dont l'entretien coûte très cher, et ce crédit est le même que la Chambre vote tous les ans.

M. FOSTER : Quel est l'ingénieur à cet endroit ?

M. HYMAN : M. Stead.

M. FOSTER : Lorsque le ministre dit que les travaux sont faits sous la surveillance de l'ingénieur qu'est-ce que cela veut dire ? On a dépensé beaucoup d'argent à cet endroit et les travaux ne sont pas donnés à l'entreprise.

M. HYMAN : Oui, ce sont des quais et jetées considérables dont tous les ans les vers mangent le bois et il nous est impossible de donner ces réparations à l'entreprise. Ce crédit est proposé par l'ingénieur ordinaire qui a la surveillance de ces travaux. Il ne peut pas dire exactement quelle somme il dépensera, mais il demande ce crédit. Il y a un conducteur des travaux.

M. FOSTER : Qui est conducteur ?

M. HYMAN : M. C. B. Ranorth dans le moment.

M. FOSTER : De quelle manière dépensez-vous ces \$10,000 et \$20,000 tous les ans ?

M. HYMAN : Lorsque l'ingénieur fait ses visites il constate que certaines réparations sont nécessaires, puis il ordonne au conducteur de les faire. Dans quelques cas c'est un renouvellement du bois et dans d'autres cas ce sont des réparations à la maçonnerie et autres réparations générales qu'il faut faire.

M. FOSTER : Le ministre n'a pas encore répondu à ma question. Il ne s'est rendu qu'au point où l'ingénieur dit que l'ar-

gent est dépensé et qu'un nommé Ranorth a été nommé conducteur. Qu'est-ce qui vient ensuite ?

M. HYMAN : L'ingénieur envoie le plan et discute la question avec le conducteur ; il lui montre ce qu'il y a à faire et comment les travaux doivent être faits. Le conducteur achète ensuite les matériaux sous la direction de l'ingénieur, et il met des ouvriers à l'œuvre.

M. EMMERSON : Nous demandons des soumissions pour les matériaux.

M. FOSTER : Le ministre dit qu'il ne demande pas de soumissions.

M. HYMAN : Un instant ; j'ai dit que les travaux n'étaient pas donnés à l'entreprise, mais nous demandons des soumissions pour la pierre.

M. EMMERSON : Et pour le bois.

M. FOSTER : Alors vous demandez des soumissions pour la pierre et pour le bois :

M. HYMAN : Nous ne demandons pas de soumissions par la voie des journaux, mais nous demandons à différentes maisons de nous faire leurs prix.

M. FOSTER : Vous ne demandez pas de soumissions dans les journaux ?

M. HYMAN : Non ; pas dans des cas de ce genre.

M. FOSTER : Quel genre de soumissions alors ?

M. HYMAN : Nous demandons à tous ceux qui peuvent fournir les matériaux de faire leurs prix. L'honorable député comprend parfaitement qu'il serait impossible de demander des soumissions par la voie des journaux dans des cas de ce genre. Il n'a peut-être qu'une ou deux personnes en mesure de fournir la pierre.

M. FOSTER : Combien d'argent dépensez-vous cette année ?

M. HYMAN : Nous demandons un crédit de \$10,000. Je ne pourrais pas, et je ne crois pas que l'ingénieur ou aucune autre personne le pourrait, dire si l'on dépensera \$1,000 ou \$5,000. Il arrivera peut être qu'après une tempête il sera nécessaire de faire des réparations considérables. Je sais qu'hier on a soumis au département un cas dans lequel une tempête a fait un dommage considérable à un quai.

M. FOSTER : Combien avez-vous dépensé d'argent à cet endroit l'année dernière ?

M. HYMAN : \$9,643.

M. FOSTER : Combien sur cette somme avez-vous payé pour matériaux ?

M. HYMAN : Voici les détails : 275 pilotis en bois créosoté pour le revêtement de l'extension de l'angle nord-est de la tête de

la jetée, estimés à \$6,840 ; battage des pilotis, \$1,100 ; chevilles en fer et boulons, \$420 ; 50 pilotis en bois naturel, \$500 ; lest et fascines, \$3,000 ; 1,000 pieds cubes de pierre pour remplissage, \$1,000 ; 500 verges cubes de grosses pierres, \$1,750, main-d'œuvre, minage, construction, échafaudage, etc., \$1,250. L'ingénieur estime qu'il lui faudrait dépenser \$16,000, mais nous n'avons mis que \$10,000 pour faire les travaux les plus nécessaires.

M. FOSTER : De quelle manière faites-vous ces achats ? L'ingénieur ordonne-t-il au contremaître de demander des soumissions pour le bois, les pilotis et autres matériaux pour lesquels on pourrait demander facilement des soumissions. J'admets que vous ne pouvez pas demander de soumissions pour lestravaux de réparation et autres de ce genre, mais il ne devrait pas y avoir de difficulté à en demander pour des matériaux tels que le bois créosoté, les pilotis, le bois et la pierre. De quelle manière demandez-vous ces soumissions ?

M. HYMAN : Nous avons quelquefois beaucoup de difficulté à nous procurer ces matériaux. Par exemple nous ne pouvons pas trouver au Canada de bois créosoté. Il n'y a que deux maisons où nous pouvons en acheter ; elles sont à Norfolk en Virginie. La pratique du département est de provoquer autant de concurrence que possible entre ces deux maisons lorsque nous voulons acheter du bois créosoté.

M. FOSTER : Demandez-vous les prix aux deux maisons ?

M. HYMAN : Généralement. Je ne voudrais pas discuter cette question publiquement. Le département a eu des difficultés avec une de ces maisons au sujet de la quantité d'huile qu'elle mettait dans le bois. Nous avons fait faire une épreuve du bois par un spécialiste. Les \$11,000 pour les pilotis comprennent le travail de les enfoncer.

M. FOSTER : De qui achetez-vous la pierre ?

M. HYMAN : Je n'ai pas de détails sur le dernier achat.

M. FOSTER : A qui demandez-vous des soumissions pour le bois et la pierre ?

M. HYMAN : Nous ne mettons pas d'annonces dans les journaux, mais nous provoquons autant de concurrence que possible. Vu le nombre considérable de travaux que le département a à faire il serait presque impossible de demander des soumission pour la pierre et pour le bois. Le coût de la publicité serait trop grand.

FOSTER : Celui qui fournit le bois doit savoir l'espèce de bois qu'il faut et à ce sujet il ne serait pas nécessaire de faire de nouveaux devis. N'est-il pas vrai que certains noms sont fournis au ministre, et c'est

de ces personnes que le département achète ses matériaux ?

M. HYMAN : Il n'y a aucun doute que l'on fournit au département des noms des personnes de qui l'on peut acheter les matériaux ; mais dans chaque cas nous achetons nos matériaux au meilleur marché possible. La coutume du département depuis que je le dirige a été de demander des soumissions chaque fois que la chose était possible. Je ne crois pas qu'il se fasse dans le moment au département des Travaux publics une seule entreprise pour laquelle nous n'avons pas demandé de soumissions, excepté dans quelques cas où l'ingénieur en chef lui-même a fait rapport au ministre que ce n'était pas nécessaire, avis que l'on doit suivre naturellement.

M. FOSTER : Le ministre de la Marine et des Pêcheries se défendait plus fortement encore que l'argent fut gaspillé et il disait que l'on surveillait la dépense comme un chien garde son os.

Nous avons pu cependant, après une longue lutte, mettre au jour vingt ou trente cas de dilapidation des deniers publics des plus scandaleux. On a donné à des gens qui n'étaient pas dans le commerce, à des favoris de ministre ou des favoris du département, des commandes de fournitures à des prix plus élevés de 50 pour 100 à 75 pour 100 que le prix ordinaire. Et cependant le ministre de la Marine et des Pêcheries nous assurait aussi vigoureusement que le ministre des Travaux publics le fait maintenant, qu'il faisait bonne garde près du trésor. Nous n'avons pas pu nous occuper du département des Travaux publics cette année ; nous avons été trop affairés mais nous y verrons en temps et lieu. Ces excuses que l'on nous offre que l'on ne peut pas demander de soumissions publiques, qu'il est impossible de faire ceci et de faire cela, n'est simplement qu'une répétition de ce que les autres ministres ont dit, et cependant nous découvrons qu'il n'y a que certaines personnes dont les noms ont été donnés au département et de qui il peut acheter ces matériaux. Qui fixe les prix des matériaux ? Qui fixe le prix de la pierre ?

M. HYMAN : Il y a un prix courant pour chaque sorte de pierre et un de nos ingénieurs a mission spéciale de veiller à ces achats. Il surveille les prix avec soin.

M. FOSTER : C'est comme l'ingénieur que vous aviez pour surveiller les travaux d'exploration à la baie Georgienne, et qu'avons-nous trouvé ? Il achète un traîneau à \$45 et le revend au département \$75, et depuis le plus haut fonctionnaire jusqu'au plus humble personne ne songe à discuter les prix. Il n'y en a pas qui vaille un plat de lentilles pour faire baisser les prix, à moins qu'il n'y ait une pression de la part du ministre. Le sous-ministre ne croyait

M. FOSTER.

pas qu'il fut obligé d'intervenir lorsque des fonctionnaires venaient lui dire qu'on avait tenté de les corrompre pour faire passer un mémoire. Il les chassait comme on chasse un maringouin. Qu'avait-il besoin de s'occuper de ce qu'on lui rapportait au sujet de ceux qui vendaient au département ? Prenons le cas de Gélinas qui a été réglé par le sous-ministre lui-même. Le ministre a eu connaissance de cela et il est temps d'agir afin de sauver l'honneur du département et l'honneur de tout le gouvernement.

M. HYMAN : L'honorable député s'écarte entièrement du sujet de discussion. Et quant aux fonctionnaires du département des Travaux publics ils font, je crois, tout en leur pouvoir dans l'intérêt du département et dans l'intérêt du pays.

M. FOSTER : Je vais vous citer un exemple seulement. Voyez ces barres que l'on a mises tout près de l'entrée du parlement. Un homme de bon sens mettra-t-il au milieu de ces bornes une fiche en fer d'environ huit pouces de longueur, et aussi pointue qu'une aiguille ?

M. PATERSON : Où cela ?

M. FOSTER : Mais tout près de la grille, en face d'ici. Une personne qui tomberait à cet endroit courrait le risque de se déchirer les chairs. Et cependant ce sont les ingénieurs qui ont fait des cours et ont obtenu leur diplôme qui font de ces choses-là. Ils ont mis ces tiges au sommet de ces bornes, comme s'ils voulaient y accrocher les législateurs qui ne font pas attention.

M. HYMAN : Cela n'a pas été fait par le département des ingénieurs. Si ceux qui ont posé ces bornes ont commis l'erreur d'y mettre des tiges pointues, je ne crois pas que ce soit une raison pour attaquer le département.

M. DERBYSHIRE : C'est pour empêcher les gens de s'y asseoir.

M. FOSTER : Ils croyaient peut-être que l'honorable député pourrait être fatigué et voudrait s'asseoir, et on voulait le faire rester debout.

M. STOCKTON : Sur quelle partie du quai de Campbellton dépense-t-on cet argent ? Au bout de la voie de l'Intercolonial ou sur la propriété qui a été acquise il y a quelque temps par voie d'expropriation ?

M. HYMAN : Au bout du quai exproprié par le département il y a quelques années.

M. STOCKTON : Cette propriété n'est pas située près de la voie de l'Intercolonial c'est celle achetée de M. Shize, ce quai est-il sur la propriété de M. Shize et est-ce que les \$50,000 renferment le montant de l'expropriation.

M. HYMAN : Non, cette somme de \$50,000 est pour payer les travaux du prolongement du quai.

Port de Chance, Nouveau-Brunswick, brise-lames, \$500.

M. STOCKTON : Ces travaux sont-ils donnés à l'entreprise ou faits en règle.

M. HYMAN : Faits en règle.

M. STOCKTON : Le ministre sait-il que lorsque la marée monte le quai est submergé, bien qu'on l'ait construit dans l'intention de protéger les pêcheurs dans les temps de tempête.

M. HYMAN : Ce quai a été construit à cet endroit non comme débarcadère, mais comme protection dans les tempêtes.

M. STOCKTON : Si la mer le couvre lorsque la marée est haute, il constituera un danger pour les pêcheurs qui y chercheront refuge.

M. HYMAN : Nous avons fait ce quai de la manière que les gens de l'endroit l'ont demandé. Je n'ai reçu aucune plainte à ce sujet.

M. STOCKTON : J'étais là pendant qu'on le construisait, et je sais qu'on critiquait beaucoup. D'abord on disait qu'il n'était pas assez long ni assez haut.

M. HYMAN : C'est très souvent qu'on reçoit des plaintes qu'un quai n'est pas assez long.

M. STOCKTON : Il devrait être assez haut pour que la marée ne le couvre pas, autrement il deviendra un danger pour le pêcheur. Les gens de l'endroit sont très reconnaissants au ministre d'avoir commencé les travaux, mais il faut que le quai soit fait assez haut pour qu'il n'y ait pas de danger.

M. HYMAN : Je demanderai avec plaisir un rapport à nos ingénieurs.

Chockfish—Travaux d'améliorations à la décharge de la rivière, \$1,500.

M. HYMAN : Il y a un quai à réparer et un autre à prolonger.

Dalhousie—Améliorations du port, \$28,000.

M. HYMAN : Ces travaux sont donnés à l'entreprise.

Dipper-Harbour—brise-lames, \$20,000.

M. HYMAN : Ces travaux sont donnés à l'entreprise.

M. STOCKTON : Quelles sont les causes du retard ? Ces travaux ont été donnés à l'entreprise il y a environ quinze mois et ne sont pas encore commencés.

M. HYMAN : L'entreprise a été concédée au mois de septembre, mais les entrepreneurs ont eu de la difficulté à se procurer les matériaux et n'ont commencé les tra-

voux que l'année suivante. Nous leur avons demandé de les achever le plus tôt possible. Le coût de l'entreprise est d'environ \$45,000.

M. STOCKTON : Ce sont des travaux importants, considérables et très nécessaires. J'espère qu'ils seront finis cet automne.

M. HYMAN : J'ai demandé aux entrepreneurs de les terminer le plus tôt possible.

M. FOSTER : Quels sont les entrepreneurs ?

M. HYMAN : MM. Boyce et White, d'Ottawa.

Quaco—Prolongement de la jetée de l'est, \$10,000.

M. STOCKTON : Ces travaux sont-ils donnés à l'entreprise ? Et quelle en est la nature ? Pourquoi ne les a-t-on pas commencés l'été dernier ?

M. HYMAN : Les plans que l'ingénieur du district avait envoyés au département comportaient, dans l'opinion de l'ingénieur et dans ma propre opinion, des travaux plus considérables que ceux que nous voulions entreprendre. L'ingénieur du département cherche pour voir s'il ne pourrait pas en réduire le coût. Voilà la raison pourquoi nous n'avons pas demandé de soumissions. Je crois qu'il est possible de faire les travaux nécessaires à moins de frais que l'ingénieur ordinaire le croit nécessaire.

M. STOCKTON : Qui est conducteur de ces travaux ?

M. HYMAN : Nous n'avons encore virtuellement rien fait : nous n'avons dépensé que quelques dollars en réparations.

M. FOSTER : Qu'est-ce que le département a l'intention de faire à cette endroit ?

M. HYMAN : Le département veut prolonger la jetée de l'est.

M. FOSTER : Oui, mais dans quel but ?

M. HYMAN : Pour protéger le havre davantage. L'honorable député qui représente cette circonscription nous a parlé de la nécessité de ces travaux, et peut-être qu'il pourrait donner de nouvelles explications.

M. FOSTER : Est-ce un port de refuge ?

M. HYMAN : Oui, et aussi un port d'embarquement.

Fleuve Saint-Jean et ses tributaires, \$6,000.

M. CROCKET : Ce crédit ne me semble être que la moitié de celui de l'année dernière. Quel en est la raison ? A-t-on fait des travaux exceptionnels l'année dernière ?

M. HYMAN : Ce crédit n'est que pour neuf mois.

M. CROCKET : Je comprends cela, mais il est juste la moitié de celui de l'année dernière.

M. HYMAN : Il y a trois mois de l'année, janvier, février et mars pendant lesquels nous ne pouvons pas travailler.

M. CROCKET : De sorte que le crédit de l'année dernière couvrirait deux campagnes, tandis que celui-ci n'en couvre qu'une.

M. HYMAN : Une seule.

Fleuve Saint-Jean, quai dans les eaux des estuaires. Pour rembourser au gouvernement provincial la moitié ou plus des quais primitifs construits par lui, \$5,000.

M. FOSTER : Quels sont ces travaux ?

M. HYMAN : Ce sont des constructions de petits quais. Le gouvernement fédéral a fait depuis quelques années avec le gouvernement provincial une convention en vertu de laquelle nous payons la moitié de la somme que ce gouvernement peut demander.

M. CROCKET : Est-ce que le gouvernement provincial fournit une estimation du coût des travaux ?

M. HYMAN : Oui et aussi des plans.

Port de Saint-Jean—dragage—\$100,000.

M. STOCKTON : J'ai entendu dire que l'entrepreneur a rencontré des difficultés à cet endroit dans ses travaux de dragage—il y avait de très gros cailloux. Le ministre a-t-il eu quelques renseignements à ce sujet ?

M. HYMAN : Les seuls renseignements que j'ai eus sont que l'entrepreneur a rencontré plusieurs difficultés dans ses travaux. La drague dont il se sert est suffisante mais elle a frappé de grosses roches qu'on ne s'attendait pas à rencontrer à cet endroit et cela a nécessité des réparations. Je ne crois pas que l'entrepreneur fasse autant d'ouvrage qu'il s'attendait d'en faire. Nous demandons présentement des soumissions pour le prolongement de la jetée suivant le désir de la population de Saint-Jean.

M. FOSTER : Ces travaux seront-ils faits dans la partie du port près de Radney's Slip ?

M. HYMAN : Oui.

Travaux publics (imputable sur le revenu)—Ports et rivières—province de Québec, \$532,450.

M. BENNETT : L'honorable ministre voudra-t-il nous indiquer quels sont dans ces crédits les nouveaux travaux à faire, s'il y en a ?

M. HYMAN : Il n'y a pas de nouveaux travaux. Nous continuons seulement les anciens.

Le Bic—Quai à Pointe-à-Côté \$5,000.

M. BENNETT : Est-ce un nouveau quai ?

M. HYMAN : Non.

M. BENNETT : Ce crédit suffira-t-il à terminer ce quai ?

M. CROCKET.

M. HYMAN : Non.

M. BENNETT : Quel en sera le coût total ?

M. HYMAN : Le département n'a pas encore décidé quel serait l'étendue de ces travaux. Nous voulons relier une île avec la terre ferme, et construire un quai sur l'île. C'est le seul moyen que l'on peut trouver d'avoir un abord à ce quai. Ce crédit suffira pour construire les abords.

Canton Fabre, lac Témiskaming—quai, \$2,000.

M. BENNETT : Cette somme suffira-t-elle pour construire le quai ?

M. HYMAN : Oui.

Chateauguay—quais sur la rive sud du lac Saint-Louis entre Woodland et Bellevue, \$1,000.

M. WALSH : Quel est ce quai ?

M. HYMAN : C'est un tout petit quai entre les deux points nommés.

M. WALSH : L'entreprise a-t-elle été accordée ?

M. HYMAN : Non.

M. WALSH : Ces travaux seront-ils faits en régie ?

M. HYMAN : Rien n'a été décidé.

Quai à Disraéli, \$750.

M. STOCKTON : Je crois que c'est le quai au sujet duquel il y a eu discussion l'autre jour. Certes, le ministre ne croit pas que nous allons continuer à voter de l'argent pour un chemin...

M. HYMAN : Cette somme est simplement pour finir les travaux et elle est nécessaire.

M. STOCKTON : Par le fait que nous avons dépensé de l'argent mal à propos ce n'est pas une raison pour que nous en dépensions d'autre.

M. HYMAN : Cette somme est déjà dépensée.

M. FOSTER : Le ministre n'a-t-il pas des explications à donner ? A-t-il encore confiance dans ses fonctionnaires lorsqu'ils lui font des travaux de ce genre ? Est-ce que le ministre agirait ainsi dans ses propres affaires et dépenserait son argent de cette façon ? Certes, lorsqu'on découvre des cas de ce genre nous devrions avoir au moins un mot d'explication de la part du ministre. Doit-on considérer que c'est là chose très ordinaire que les ingénieurs ont le droit d'imposer au ministre ?

M. HYMAN : La moitié des choses que l'on a dites au cours de la discussion, est en désaccord avec les faits.

M. BLAIN : Et comment ?

M. HYMAN : L'honorable député voudra bien attendre un instant—je me disposais

à le dire. Et tout d'abord on a dit que les ingénieurs du département n'avaient pas visité les lieux.

M. BLAIN : J'en demande bien pardon au ministre, mais cela n'a jamais été dit—et le ministre doit le savoir. On a dit que l'ingénieur n'avait pas vu le quai avant de l'approuver.

M. HYMAN : C'est ce que j'allais expliquer.

Voici les explications de l'ingénieur que j'avais promises. Elles sont contenues dans cette lettre :

Montréal, 21 mai 1906.

Monsieur,—En réponse à votre lettre n° 2043 du 18 courant que je n'ai reçue qu'aujourd'hui et dans laquelle vous dites que pendant la discussion au sujet du quai de Disraéli, dans la Chambre des communes, le 16 courant, on a dit que j'avais envoyé mon rapport qui portait date du 27 janvier 1904 sans avoir été à Disraéli et que le plan accompagnant ce rapport a été préparé sans que je sois allé sur le terrain et vous me demandez de vous dire si ces assertions sont vraies ou non.

Je désire vous déclarer de la façon la plus catégorique que je nie absolument cette accusation qui est entièrement fausse. La vérité est que j'étais à Disraéli le 18 décembre 1903 avec M. A. E. Dubuc, mon aide, où nous avons fait une inspection et relevé les sondes à l'emplacement du quai projeté. Le plan accompagnant mon rapport a été préparé d'après les notes prises sur le terrain et d'après les sondes.

Au sujet de l'assertion faite dans le rapport mentionné qu'il y avait deux vaisseaux naviguant sur le lac Aylmer, j'ai obtenu ce renseignement de M. O. Bégin et de plusieurs autres citoyens de Disraéli. Le renseignement ne m'avait pas été donné sous serment mais je n'avais aucune raison de douter qu'il ne fût pas exact.

Je pars ce soir pour Disraéli en vue d'obtenir au sujet de cette affaire de nouveaux renseignements que je vous communiquerai à mon retour.

Votre, etc.,

J. L. MICHAUD,

Ingénieur ordinaire.

A monsieur Eugène D. Lafleur,

Ingénieur en chef,

Département des Travaux publics.

C'est là une constatation très claire. Je n'ai pas de raison de douter de la parole de M. Michaud à cet égard. D'honorables députés en cette Chambre ont déclaré qu'un fonctionnaire de notre département s'était rendu sur les lieux et avait fait rapport qu'il avait dressé un plan des travaux, tandis que, de fait, il ne les avait jamais visités. Or, j'ai ici, sous la signature même de M. Michaud, sa déclaration formelle, indiquant la date à laquelle il a visité l'endroit et dressé les plans, savoir: le 18 décembre 1903.

Maintenant, on m'a adressé d'autres déclarations contredisant une affirmation faite devant la Chambre, ou du moins une déduction faite en cette enceinte, suivant laquelle il ne se serait trouvé de navire d'aucune

sorte sur ce lac. Je pense qu'on a affirmé que le seul navire dans ce voisinage était au fond de l'eau, ou, quelque chose dans ce sens. J'ai ici plusieurs déclarations solennelles et je m'en vais en lire une :

Je, soussigné, Johnny Roy, marchand, domicilié à Disraéli, comté de Wolfe, province de Québec, déclare solennellement :

Je suis âgé de quarante-huit ans ; je suis établi à Disraéli depuis vingt-cinq ans ;

Je connais parfaitement le lac Aylmer, l'endroit où le Gouvernement fait construire un quai ; la profondeur de l'eau à cet endroit, est en moyenne, à l'eau basse, de cinq ou six pieds ;

On a aussi, je pense, déclaré à la Chambre que parfois, à l'extrémité du quai, le lac se trouvait à sec. Il n'y avait presque pas d'eau à l'extrémité du quai.

M. BLAIN : Pourquoi a-t-il prolongé le quai jusqu'à une distance de 250 pieds, s'il y avait de l'eau à cet endroit ?

M. HYMAN : Je parle de l'extrémité du quai. La fin que l'on se propose en construisant un quai est d'atteindre l'eau profonde.

M. LALOR : Suffit-il d'une profondeur de cinq pieds d'eau à côté d'un quai ?

M. HYMAN : Je le pense. La profondeur d'eau dans le canal entre Ottawa et Kingston n'est que de cinq pieds à cinq pieds et demi. La déclaration solennelle dit encore :

Quatre bateaux naviguent sur le lac, les uns mus par la vapeur et d'autres par la gazoline ;

M. FOWLER : Le ministre dit-il "gazoline" ?

M. HYMAN : C'est là déclaration faite par M. Roy :

... trois servant au transport des marchandises et un utilisé pour les voyages de plaisir.

Il y a actuellement le long du rivage un autre bateau en voie de construction, lequel est aussi destiné à opérer le transport des marchandises ;

Le pont municipal qui traverse le lac vis-à-vis du village de Disraéli, n'empêche pas les bateaux d'accoster le long du quai, excepté lorsque l'eau est très haute, au printemps ; et tout le monde sait à Disraéli que ledit pont municipal doit être démoli et enlevé du lac d'ici à un an, ce qui permettra aux bateaux d'avoir libre accès au quai en tout temps ;

Dans mon opinion, ce quai sera d'un secours réel au trafic à Disraéli.

Et je fais cette déclaration solennelle, la croyant consciencieusement vraie, et en vertu de l'acte concernant les serments extra-judiciaires.

JOHNNY ROY.

Déclaré et signé devant moi
à Disraéli, ce vingt-deuxième
jour de mai 1906.

J. Bourque,

Notaire.

Cette déclaration est de M. Roy. Ce qu'il dit est confirmé virtuellement par A. Grégoire, R. Gagné, D. Binette, C. Oceau et O. Bégin. J'ai aussi une déclaration du départ-

tement à la législature provinciale, M. Tanguay, dont je vais donner également lecture:

Relativement au récent débat concernant la nécessité de la construction, par votre département, d'un quai à Disraéli, j'ai le plus grand plaisir à vous transmettre sous ce pli une déclaration solennelle faite par moi-même et dont vous pourrez faire l'usage que vous jugerez à propos.

Permettez-moi d'ajouter que nulle personne compétente ne voudra nier la nécessité, non plus que l'avantage, qu'il y aurait de construire des quais à Disraéli et à Garthby, sur le lac Aylmer. On ne saurait affirmer le contraire que dans la complète ignorance des conditions locales, ou dans le but d'embarrasser le Gouvernement par tous les moyens, bons ou mauvais. Dans le cas actuel, je suis en mesure de dire que les particuliers qui ont prétendu verbalement que ces quais étaient inutiles sont hostiles au député actuel au parlement fédéral (M. Tobin) ainsi qu'au Gouvernement. Ceux qui ont prétendu qu'il n'y a pas d'eau, ou qu'il pousse du foin à l'endroit où le quai a été construit, sont des farceurs ou des gens qui n'ont jamais visité la localité. Je trouve cette question trop importante pour qu'on s'arrête aux dires de farceurs et de gens sans responsabilité.

M. MORIN : Il est inutile d'essayer à faire deux bouchées d'une seule cerise. J'en ai assez dit au sujet de ce quai ou pont, ou de ce que vous voudrez l'appeler, et il est inutile d'en dire davantage. Les gens qui contredisent mes déclarations n'ont jamais vu l'endroit. Je dirai à la Chambre que je me suis trouvé dans cette localité alors qu'elle était toute en forêt, il y a cinquante ans, et il ne se passe presque pas de mois sans que j'y aille. Je l'ai déjà déclaré à la Chambre, avant que M. Clark, de Sherbrooke, eût construit une scierie à Brompton Falls, il n'y avait pas d'eau entre Disraéli et le lac Aylmer; mais après qu'il eut construit, au pied du lac Aylmer, une digue haute d'à peu près 19 pieds, l'eau s'éleva d'autant en deça de la digue. Avant cela, il n'y avait pas de navigation, parce qu'il n'y avait pas d'eau. L'honorable député de Wolfe (M. Tobin) le sait fort bien. Il est lui-même propriétaire d'une usine à cet endroit; et M. Wilson, de Lewiston (Maine), a aussi une usine construite sur l'emplacement même où M. Clark avait construit une scierie en 1848. Je crois qu'ils avaient 24 broyeurs ou meules, dans cette usine à Brompton-Falls, pour broyer la pâte de bois; mais il y a deux ans ils n'en purent faire fonctionner que cinq, parce qu'il n'y avait pas d'eau dans le lac Aylmer ni ailleurs. Quelle meilleure preuve voulons-nous que celle-là? L'ingénieur déclare qu'il a jeté la sonde à soixante-cinq endroits, à travers la glace, pour s'assurer de la profondeur de l'eau. S'il avait été là, en été, il n'y aurait pas eu lieu pour lui de faire de sondage; mais il lui aurait fallu commencer par chasser les vaches avant de se mettre à l'œuvre.

M. TOBIN : Je suis surpris d'entendre l'honorable député de Dorchester (M. Morin)

faire une déclaration comme celle-là, dire qu'il y a deux ans il n'y avait pas d'eau dans le lac Aylmer.

M. MORIN : Il y avait de l'eau, mais elle n'était pas aussi profonde qu'on l'a dit.

M. TOBIN : L'honorable député sait bien qu'une digue a été construite à la décharge du lac Aylmer, en l'année 1854, et il sait bien que l'usine à pâte de bois de Brompton-Falls ne pouvait faire fonctionner plus de trois broyeurs.

M. MORIN : Je ne suis pas très certain; j'ai dit cinq broyeurs, mais l'honorable député sait très bien qu'il ne peut faire fonctionner son usine à cause de la rareté de l'eau.

M. TOBIN : L'honorable député déclare qu'il n'était pas possible de faire fonctionner cinq broyeurs il y a deux ans; il fait une déclaration qui est entièrement fausse.

Plusieurs DEPUTES : Retirez cette parole!

M. TOBIN : Je m'en vais m'exprimer d'une autre manière. L'honorable député se trompe grandement en faisant une déclaration comme celle-là. Il a affirmé récemment qu'on pouvait couper du foin sur le lac Aylmer.

M. MORIN : Je n'ai jamais dit qu'on pouvait couper le foin sur le lac Aylmer. J'ai dit qu'on coupait le foin au-dessous du pont à Disraéli, à l'endroit même où cet ingénieur a déclaré qu'il avait relevé les sondes, suivant les indications de sa carte. Je le répète, la municipalité de Disraéli a acheté, l'hiver dernier, un terrain de Damase Morin, un de mes cousins, lequel vint me trouver en compagnie du secrétaire du conseil, qui apportait cette carte faite par un arpenteur et indiquant les terrains mentionnés dans les actes. Si cet homme n'avait pas acheté ce terrain, on ne lui en aurait pas payé le prix, et le Gouvernement ne lui aurait pas donné un titre pour un terrain recouvert d'eau. Vous ne sauriez le nier.

M. TOBIN : Je ne suis pas toutes les négociations qui se font à Disraéli. Si l'honorable député de Dorchester (M. Morin) n'a rien autre chose à faire que de se tenir au courant de ce qui se fait à cet égard là-bas, il n'a qu'à continuer; mais je déclare qu'il n'y a pas de saison de l'année où il n'y ait pas de cinq à six pieds d'eau à l'endroit où se trouve le quai en question à Disraéli.

M. MORIN : A une extrémité.

M. TOBIN : Et j'invite l'honorable député à s'y rendre en aucun temps, et il pourra faire la constatation lui-même. Récemment on a déclaré que l'ingénieur du département des Travaux publics n'avait pas visité Disraéli et fait des sondages avant de commencer à construire le quai. J'ai visité Disraéli à diverses reprises avant que les

travaux fussent commencés; j'y ai rencontré M. Michaud, l'ingénieur, et je suis convaincu qu'il a relevé les sondes à divers endroits; et bien plus, il se trouvait certaines personnes à Disraéli qui voulaient que le pont fût construit plus haut, au ruisseau Noir, qui se jette dans le lac Saint-François; et l'ingénieur déclara très nettement qu'il n'y aurait probablement pas assez d'eau pour que les bateaux pussent atteindre cet endroit.

L'honorable député de Toronto-nord (M. Foster) demande si le ministre des Travaux publics va continuer à faire des telles dépenses. S'il veut se reporter aux crédits des années 1890 à 1896, s'il veut questionner l'honorable député de Jacques-Cartier (M. Monk), il constatera que le Gouvernement, durant cette période, n'a pas seulement construit des quais dans le comté de Jacques-Cartier, mais a construit également deux culées, sur un certain lac, à l'île Bizard, et que le gouvernement provincial, une fois les culées construites, y plaça un pont, et je crois que, dans le temps, l'honorable député était ministre des Finances et il n'en fut pas scandalisé. Je crois avoir la preuve de cette déclaration. Quand c'est un gouvernement libéral qui fait la dépense, on ne voit pas la chose du même œil. Je pense que cet ouvrage était nécessaire; et comme je l'ai dit auparavant, il nous faut plus de quais sur le lac Aylmer, et j'espère que le ministre des Travaux publics verra à ce qu'il en soit construit un, l'année prochaine à Garthby, et un autre à Stratford; car cette partie du comté se développe et se colonise rapidement, et les habitants ont besoin de moyens de transport pour faire venir les denrées qu'ils consomment et écoulent leurs produits agricoles.

M. MORIN: L'honorable député de Wolfe (M. Tobin) peut bien dire tout ce qu'il voudra; mais je n'ai jamais nié, et je ne nie pas encore, que l'ingénieur se soit rendu sur les lieux et ait fait relevé les sondes. Je ne l'ai pas nié, et vous ne sauriez me le reprocher.

M. TOBIN: Je n'ai pas dit que c'était l'honorable député (M. Morin); ce n'est pas lui qui a prétendu que l'ingénieur n'avait pas été sur les lieux.

M. MORIN: Je fais partie de la députation.

M. TOBIN: Mais vous n'êtes pas seul à en faire partie.

M. MORIN: Il a pu faire des sondages; s'il s'est rendu là, comme je l'ai dit auparavant, à l'époque des crues, il lui a fallu faire des sondages; mais s'il a fait sa visite lorsque l'eau était basse, alors que les vaches étaient aux champs, il lui a fallu les chasser pour faire ces sondages. L'honorable député prétend que le ruisseau Noir se décharge dans le lac Saint-François; ce n'est pas le cas.

M. TOBIN: Non, il se décharge dans le lac Aylmer.

M. MORIN: Et je ne nie pas qu'il y ait de l'eau dans le creek Noir, car c'est un petit lac; mais entre le creek Noir et le lac Aylmer, il y a une distance d'un mille et demi, et, comme je l'ai dit auparavant, je ne retire jamais un mot de ce que j'ai dit.

M. BLAIN: Lorsque cette question fut discutée précédemment, le ministre déclara que le conseil municipal ne lui avait pas demandé l'autorisation de faire reposer son pont sur les ouvrages du gouvernement. Voudra-t-il dire s'il a aujourd'hui en main une demande de cette nature?

M. HYMAN: Je n'en ai pas.

M. BLAIN: Se propose-t-il de leur permettre de le faire?

M. HYMAN: Si pareille demande me parvient de leur part, je l'étudierai avec les mêmes égards et la même attention que si elle m'était transmise de la part de l'honorable député, ou d'aucun de ses commettants.

M. BLAIN: Le ministre se propose-t-il d'autoriser la municipalité à faire reposer son pont sur ces ouvrages?

M. CAMPBELL: Quel mal y aurait-il à cela?

M. HYMAN: La municipalité ne m'a pas fait de demande à cet effet.

M. LALOR: Le pont de la municipalité sera-t-il fixe ou tournant?

M. HYMAN: J'ai déjà dit que je n'avais pas reçu de demande du conseil municipal.

M. STOCKTON: Le ministre ne sait-il pas que ce pont est déjà construit et qu'il est même en usage?

M. HYMAN: Non, je n'en sais rien.

M. STOCKTON: Votre ingénieur le sait-il?

M. MORIN: L'année dernière, on demanda \$1,500 pour finir ces travaux; cela, vous ne sauriez le nier, le budget le fait voir. Cette année, on demande encore \$750 pour la même fin. Quand allez-vous cesser, je vous le demande? Vous avez commencé par demander \$5,000 pour construire ce quai, vous n'avez pas cessé de demander depuis; quand allez-vous cesser? L'année dernière, vous avez demandé \$1,500 pour compléter des travaux, et cette année vous en demandez \$750. Si j'osais, si je n'avais pas honte de le répéter, je pourrais faire part à la Chambre de la fin pour laquelle on demande, cette année, la somme de \$750, et vous seriez surpris. Je le dirai peut-être l'année prochaine.

M. TOBIN: Je ne veux pas que l'honorable député se permette de lancer de telles

insinuations au sujet de travaux qui se font dans mon comté.

M. MORIN : Il importe fort peu que vous le veuillez ou que vous ne le veuillez pas.

M. TOBIN : Si l'honorable député a quelque chose à discuter qu'il se présente devant la Chambre et qu'il le dise ; mais je déclare que l'argent dépensé à Disraéli a été dépensé convenablement et dans l'intérêt public. Et j'ajouterai ceci : puisqu'il se trouve dans les rangs de la gauche des députés qui remplissent les fonctions de détective, comme ils l'ont fait il y a quelques semaines, et puisque l'honorable député prétend qu'il n'y a pas d'eau près du quai en question, que ces messieurs fassent un autre voyage à cet endroit, en vue de se renseigner. Et quant au député de Dorchester (M. Morin), au lieu d'insinuer que certains deniers publics n'ont pas été régulièrement dépensés, qu'il porte son accusation carrément devant la Chambre. Car l'individu qui est chargé de la direction de ce travail à Disraéli est bien connu de l'honorable député, et celui-ci sait bien qu'il ne ferait rien d'irrégulier. Je le défie de porter une accusation.

M. MORIN : Halte-là, mettons la vérité au jour. J'ai déclaré il y a deux ans, et je répète, maintenant, que le député de Wolfe a demandé de l'argent pour construire ce qu'il appelait un quai, sachant bien que s'il faisait la demande pour un pont, il ne réussirait pas à obtenir de subvention. Il est à blâmer pour avoir trompé le Gouvernement et avoir invoqué de faux prétextes. Si vous avez besoin d'argent pour un quai, demandez-le pour un quai ; si vous avez besoin d'argent pour un chemin de fer, demandez-le pour un chemin de fer ; mais s'il vous faut de l'argent pour construire un pont et que vous demandiez cet argent pour construire un quai, vous trompez le Gouvernement.

M. TOBIN : Si j'ai trompé le Gouvernement, ce sont les amis du député de Dorchester qui m'avaient trompé d'abord. L'honorable député sait très bien que, dans le temps, le conseil municipal de Disraéli était composé en grande partie de conservateurs, et que le maire, le docteur Chicoyne, était de ses amis politiques. La résolution du conseil dont le texte fut transmis au ministre des Travaux publics et publié dans le compte rendu des débats demandait un quai, et d'après ce que je connais, ce crédit doit être utilisé pour la construction d'un quai. L'honorable député de Dorchester, en faisant toute autre déclaration, cherche à tromper la Chambre et le pays.

M. MORIN : Ce n'est pas le cas.

M. BLAIN : L'honorable député de Wolfe croit-il que cet ouvrage doit être utilisé également comme pont municipal ?

M. TOBIN : Tous les renseignements que j'ai à cet égard me viennent du député de

M. MORIN.

Peel (M. Blain) et du député de Simcoe (M. Lennox). Si les habitants de Disraéli croient qu'il serait opportun d'utiliser un jour le quai comme pont, et si le département des Travaux publics leur accorde cette faveur, je ne serai que trop heureux d'appuyer leur demande.

M. BLAIN : L'honorable député voudra-t-il dire à la Chambre si la municipalité est à construire un ouvrage semblable de 400 pieds de longueur devant se souder à la construction de l'État ?

M. TOBIN : Je n'ai pas visité Disraéli depuis qu'on y a commencé les travaux du quai, mais, d'après les photographies que ces honorables députés ont exhibées ici, j'ai constaté qu'on était à exécuter des ouvrages de ce genre. J'ai écrit à un de mes amis là-bas, et il m'a répondu qu'on était à former un remblai de pierre et de terre, moyennant une faible dépense de \$3,000. Mais qu'on ne se servait pas de pièces de bois pour relier les ouvrages.

M. BLAIN : Cet ouvrage doit-il se souder à celui que le Gouvernement fait exécuter ?

M. TOBIN : On dirait qu'il est sur la rive opposée par rapport à ce quai.

M. FOSTER : Il lance une œillade dans cette direction.

M. BLAIN : Va-t-il y avoir un garde-fou sur ce quai du Gouvernement ?

M. HYMAN : Je n'ai entendu rien de plus au sujet de ce garde-fou, mais c'est une pratique très commune que de mettre un garde-fou sur un quai.

M. FOWLER : C'est une pratique encore plus commune que d'avoir un garde-fou sur un pont.

M. HYMAN : J'ai entendu parler de garde-fous sur des ponts également.

M. BLAIN : Le ministre se propose-t-il, oui ou non, de poser un garde-fou sur ce pont ?

M. HYMAN : Le ministre ne se propose pas de poser un garde-fou sur ce "pont". Si les plans de l'ingénieur comprennent la construction d'un garde-fou sur ce "quai", j'imagine que le ministre ne le supprimera pas.

M. BLAIN : Le ministre se propose-t-il de poser un garde-fou sur ce quai, ou pont, ou ce qu'il voudra l'appeler ? Une partie du présent crédit sera-t-elle affectée à la construction d'un garde-fou sur cet ouvrage ?

M. HYMAN : Je n'ai pas donné d'ordre à l'ingénieur à cet égard. J'imagine que le plan primitif sera mis à exécution. Si l'honorable député déclare qu'il y a un garde-fou à cet endroit, je suppose qu'il y en a un.

M. BLAIN : Le ministre ne réussira pas à s'échapper de cette manière.

M. HYMAN : Je ne désire m'échapper d'aucune manière.

M. BLAIN : Le ministre va être obligé de dire s'il se propose, oui ou non, de mettre un garde-fou sur cet ouvrage.

M. SPROULE : Il pourra être nécessaire de mettre un garde-fou pour empêcher les vaches de sortir du pâturage en été.

M. HYMAN : L'honorable député fait cette observation sur ce qu'il a entendu dire en cette salle précédemment ; mais il ne m'a pas entendu lire les déclarations solennelles de la part de citoyens respectables présentant les faits sous un jour tout autre que d'honorables députés l'ont fait en cette salle.

M. BLAIN : A quel propos ?

M. HYMAN : A l'égard de la profondeur d'eau et du nombre de bateaux sur le lac.

M. R. L. BORDEN : Quels sont les bateaux sur le lac ?

M. SAM. HUGHES : Quel est leur tonnage et où sont-ils inscrits ?

M. FOSTER : Le ministre ferait mieux d'envoyer chercher les plans et cahier des charges. Je ne saurais discuter la question d'une manière intelligible, car ces déclarations solennelles m'intriguent.

M. R. L. BORDEN : Le ministre s'est donné tant de peine à ce sujet qu'il nous incombe d'examiner la question avec soin. J'aimerais à connaître le tonnage de ces navires.

M. HYMAN : Je vais donner lecture de la déclaration.

M. FOSTER : Elle n'indique pas les dimensions ou le tonnage de ces navires.

M. SAM. HUGHES : Le rapport officiel du département de la Marine doit nous donner tous les détails relatifs à ces navires luxueux.

M. FOSTER : Ainsi qu'aux ports où ils font escale.

M. HYMAN : La déclaration dont je parle est conçue en ces termes :

Je soussigné, Johnny Roy, marchand, domicilié à Disraéli, comté de Wolfe, province de Québec, déclare solennellement :

Je suis âgé de quarante-huit ans ; je suis établi à Disraéli depuis vingt-cinq ans ;

Je connais parfaitement le lac Aylmer, l'endroit où le Gouvernement fait construire un quai ; la profondeur de l'eau à cet endroit, est en moyenne, à l'eau basse, de cinq ou six pieds ;

Quatre bateaux naviguent sur le lac, les uns mus par la vapeur et d'autres par la gazoline ; trois servant au transport des marchandises, et un utilisé pour les voyages de plaisir ;

Il y a actuellement le long du rivage un autre bateau en voie de construction, lequel est aussi destiné à faire le transport des marchandises ;

Le pont municipal qui traverse le lac vis-à-vis du village de Disraéli n'empêche pas les bateaux d'accoster le long du quai, excepté lorsque l'eau est très haute, au printemps ; et tout le monde sait à Disraéli que ledit pont municipal doit être démolli et enlevé du lac d'ici à un an, ce qui permettra aux bateaux d'avoir libre accès au quai en tout temps ;

Dans mon opinion, ce quai sera d'un secours réel au trafic à Disraéli.

Et je fais cette déclaration solennelle, la croyant consciencieusement vraie, et en vertu de l'acte concernant les serments extra-judiciaires.

JOHNNY ROY.

Déclaré et signé devant moi à Disraéli, ce vingt-deuxième jour de mai 1906.

J. BOURQUE,
Notaire.

M. R. L. BORDEN : La marée se fait-elle sentir à cet endroit ?

M. HYMAN : Je ne le pense pas.

M. R. L. BORDEN : Le ministre aura-t-il l'obligeance de me communiquer cette déclaration ?

M. HYMAN : Oui.

M. LAKE : J'ai cherché ce lac partout sur la carte, et je ne trouve qu'un nom à cet endroit. Quelle est sa longueur, et combien de quais le Gouvernement se propose-t-il d'y construire ?

M. HYMAN : Il est long de 16 milles, et large de 3 milles $\frac{1}{2}$.

M. MORIN : Long de combien ?

M. HYMAN : Seize milles.

M. MORIN : C'est 10 milles de trop. Consultez l'horaire du Québec-Central ; de la gare au pied du lac...

M. TOBIN : Quelle gare ?

M. MORIN : Là où se trouve la digue, à Weedon. La distance de là à Disraéli est de 11 milles par chemin de fer, et on sait que la distance par chemin de fer est toujours plus longue.

Plusieurs DEPUTES : Pas du tout.

M. MORIN : La tête du lac est à 1 mille $\frac{1}{2}$ en aval de Disraéli. Comment tirerez-vous 16 milles de cela ?

M. TOBIN : L'honorable député se trompe ici. La distance de Lake-Weedon à Disraéli par chemin de fer est de 11 à 13 milles, et le lac a, je pense, une largeur de 3 ou 4 milles.

M. MORIN : On affirme qu'il y a un bateau sur ce lac ; le ministre aura-t-il l'obligeance de me dire qui est le propriétaire de ce bateau ?

M. HYMAN : Mes informations sont cor-tenues dans une déclaration faite par deux citoyens de l'endroit.

M. TOBIN : Si l'on me le permet, je vais lire une lettre qui m'a été adressée par un homme très connu de l'honorable député de Dorchester :

Garthby-Station, 26 mai 1906.

Monsieur E.-W. Tobin.—Au sujet du quai dont nous avons déjà parlé. L'ingénieur du gouvernement est bien venu nous voir. J'ai eu connaissance qu'il a été voir M. Jacques A. A. et ils se sont rendus à la traverse, à deux milles du village. Ils lui ont demandé une chose impossible et une chose qui ne serait pas utile à la navigation. Je n'ai pas vu l'ingénieur moi-même. J'étais ici cependant, mais on ne m'en a pas donné connaissance. Vous devez avoir vu son rapport. Ce dont nous avons parlé avec M. Tanguay, c'est un quai au village. M. Smith Theford serait en notre faveur. Ce quai servira déjà à cinq bateaux à vapeur sur le lac actuellement, et il est probable que dès cet été il y en aura le double avec la promesse de leur bâtir un quai qui ne sera pas dispendieux.

Dès que vous serez libre un dimanche quand il vous plaira venir faire une partie sur le lac, nous serons heureux de vous recevoir. Et vous constaterez vous-même la nécessité d'un quai au village. Veuillez m'en prévenir quelques jours à l'avance et nous aurons quelques amis.

Croyez-moi, monsieur,
Votre tout dévoué,
(Signé) J. H. DIONNE.

M. MORIN : J'ai ici l'horaire du Québec-Central. La digue est à 300 pieds à peu près de la gare de Lake-Weedon ; et cet horaire indique la distance de Sherbrooke à Lake-Weedon comme étant de 41 milles ; celle de Sherbrooke à Guthrie, comme étant de 47 milles, et celle de Sherbrooke à Disraéli, comme étant de 52 milles. Comment tirerez-vous 16 milles de cela ?

M. BELAND : Si l'honorable député veut consulter la carte à l'intérieur de l'horaire, il constatera que le lac s'étend depuis Disraéli jusqu'à Weedon, et non pas Lake-Weedon, et la distance est exactement de 16 milles par voie ferrée.

M. WM WRIGHT : J'aimerais à faire une observation au ministre relativement à ces dépenses de sommes de peu d'importance dans diverses parties du pays, en ce qui regarde l'entretien de ces ouvrages une fois exécutés. Il me semble que si l'on pouvait conclure avec certaines de ces municipalités un arrangement, en vertu duquel les ouvrages seraient remis aux municipalités une fois achevés, le pays économiserait les frais de leur entretien durant plusieurs années. Si cet ouvrage doit être utilisé comme chemin public, il faudra probablement y faire des réparations de temps à autre. Si l'on s'en sert comme d'un quai, même ne serait-ce que pour une goélette des prairies, il sera probablement nommé avant longtemps un gardien, et de cette manière il

M. MORIN.

sera une cause de dépense pour le Trésor fédéral. Si les ouvrages de peu d'importance comme celui-ci étaient remis aux municipalités à la condition qu'elles en seraient désormais entièrement responsables, les membres de cette assemblée seraient beaucoup plus disposés à autoriser des travaux d'importance secondaire comme ceux-là.

M. W. F. MACLEAN : Ne serait-ce pas une bonne idée de débarrasser le département du soin de ces ouvrages d'importance secondaire pour en charger les municipalités, et par là même supprimer beaucoup de discussions dans la Chambre au sujet de la construction et de l'entretien de ces ouvrages ? Je fais cette proposition en m'inspirant des paroles de l'honorable député préopinant. Il pourrait être à propos d'accorder un crédit à une municipalité qui en fait la demande pour un ouvrage de cette nature, à la condition qu'elle se chargeât de l'exécution des travaux et de leur entretien.

M. BLAIN : Le ministre voudra-t-il dire si une partie des \$750 que nous sommes appelés à voter en ce moment est destinée à faire les frais d'un garde-fou sur cet ouvrage de l'Etat ?

M. HYMAN : Je n'ai pas ce renseignement ici, mais je prierais l'ingénieur de me le procurer. En ce qui regarde ces garde-fous, j'ai actuellement à l'examen une demande d'un honorable député de la gauche demandant avec instance qu'on mette un garde-fou sur un quai dans sa circonscription. Il n'est pas rare qu'on mette des garde-fous sur les quais. Dans plusieurs cas, à ma connaissance, nos ingénieurs ont demandé qu'on le fit. L'honorable député se figure, sans doute, qu'on va mettre ce garde-fou sur le quai parce qu'on veut l'utiliser comme pont. Mais je dirai ceci : s'il y a quelque apparence que cet ouvrage soit utilisé par la municipalité comme pont, et si c'est en vue de cela que l'on veut y mettre ce garde-fou, moi je verrai à ce qu'il ne soit pas mis, à moins qu'il ne soit nécessaire pour le service du quai.

M. FOSTER : Le ministre voudra-t-il réserver ce crédit dans l'intervalle, et déposer les plans cet après-midi ?

M. HYMAN : Ces travaux s'exécutent à la journée et je ne saurais dire s'il s'en trouve, ou non, des plans dans le département.

M. FOSTER : L'ingénieur de votre département pourrait sans difficulté faire un croquis grossier des lieux, afin que nous puissions nous rendre compte par nous-mêmes.

M. HYMAN : Il a été produit ici une photographie de l'ouvrage tout entier.

M. SAM. HUGHES : Une photographie peut donner une fausse idée. La Chambre et le pays ont besoin des pièces officielles dans la circonstance, et non pas

d'une photographie, laquelle pourrait avoir été prise par un détective quelconque qui se serait introduit à la dérobée dans la circonscription. Qu'il soit bien compris qu'il n'est aucune partie du comté de l'honorable député, ni d'aucun autre comté, qui soit fermée à aucun membre de la Chambre des communes ou à aucun citoyen désireux de s'y rendre et d'y inspecter les travaux de l'Etat. Il n'est pas de député qui puisse réclamer la propriété de son comté, et le premier venu a tout autant le droit que le député de se transporter dans la circonscription et d'y visiter les travaux. Je me propose de me rendre dans la circonscription de l'honorable député dans le cours de cet été et d'y visiter un bon nombre d'excellentes gens, et je lui en donne avis en bonne et due forme.

M. TOBIN : J'espère que vous viendrez me voir.

M. SAM. HUGHES : Il est assez probable; mais que l'honorable député ne parle pas de détectives qui visitent son comté. Chacun a le droit d'y aller à volonté, et sans qu'on puisse en conséquence se permettre des remarques désagréables à son adresse.

(La séance, suspendue à une heure, est reprise à trois heures.)

M. A. MARTIN : Les crédits ont été votés avec une telle rapidité, cet avant-midi, que je n'ai pas remarqué qu'il en avait été adopté un au sujet duquel j'aimerais à dire un mot. Avec la permission du ministre et du comité, j'aimerais à revenir un instant sur le crédit n° 129 :

Provinces maritimes généralement—Ports et rivières.—Réparations et améliorations générales, 22,500.

Je désire signaler à l'attention du ministre la nécessité d'améliorations à Belle-Rivière, dans l'île du Prince-Edouard. Il observera que des sommes considérables ont été dépensées dans d'autres provinces maritimes, mais très peu pour cette partie de ma propre province de l'île du Prince-Edouard. Il me semble que le ministre, sur ce crédit de \$22,500 pour les Provinces maritimes généralement pourrait effectuer la dépense nécessaire à Belle-Rivière. Je crois comprendre que les ingénieurs se sont rendus sur les lieux et je serais surpris si leur rapport faisait voir que la dépense à faire là-bas est très considérable. Il suffirait, à mon avis, d'à peu près \$3,000 pour améliorer sensiblement le port. Le port de Wood-Island sur le littoral de l'est est en voie de réparations, et il est nécessaire de draguer le port de Pinette, sur l'autre côté de l'île. Par conséquent, ces améliorations à Belle-Rivière, où il se fait beaucoup de trafic, devraient être entreprises sur-le-champ.

M. HYMAN : Je n'ai pas par devers moi le rapport de l'ingénieur au sujet de Belle-Rivière; mais ce crédit que l'honorable dé-

puté a signalé, pour ports et rivières dans les Provinces maritimes généralement, est utilisé dans les cas d'urgence, et particulièrement pour effectuer certaines réparations. Pour une dépense de \$3,000, il serait nécessaire d'inscrire un crédit spécial dans le budget. Nous pouvons bien dépenser \$700, ou même \$900 sur ce crédit, mais ce serait trop que de prélever d'un coup \$3,000 sur le crédit en question en vue de tels travaux de construction. Je promets à l'honorable député de consulter le rapport de l'ingénieur, et s'il n'a pas été fait de rapport, je prierai l'ingénieur d'en faire un.

Ports et rivières (Québec).—Quai de Dis-raéli, \$750.

M. R. L. BORDEN : Avant que ce crédit soit voté, j'aimerais à dire un mot d'une des déclarations que le ministre a bien voulu porter à notre connaissance. Je n'ai pas entendu lire les autres déclarations; mais celle-là dit que la profondeur moyenne de l'eau à l'endroit en question, à l'étiage, est de cinq ou six pieds. Il se trouve quatre navires sur le lac, trois mus à la vapeur et un à la gazoline; trois de ces navires font le transport des marchandises, et l'autre sert pour les voyages de plaisir; il y a actuellement le long du rivage un navire, en voie de construction, destiné au transport des marchandises. Le pont municipal n'empêche pas les bateaux d'accoster le long du quai, si ce n'est à l'eau haute. Nous avons eu une photographie de ce pont municipal, et j'ai ici une gravure faite d'après cette photographie. Cette gravure donne une idée très vive et très frappante de la grandeur de ces navires. Les membres de la députation qui ont examiné cette photographie lorsqu'elle fut soumise à la Chambre, le 16 mai, se rappelleront de la grandeur des ouvertures sous ce pont. On croirait à peine qu'un petit esquif puisse y passer. Il est parfaitement évident que c'est vouloir se moquer que de prétendre qu'un bateau assez petit pour passer sous ce quai pourra répondre aux besoins du trafic dans cette localité. Il ne saurait en être question. Le ministre lui-même n'a qu'à examiner la photographie pour se rendre compte que c'est impossible.

M. HYMAN : Est-ce que cela ne dépendra pas beaucoup du niveau de l'eau ?

M. R. L. BORDEN : Je m'en vais la remettre au ministre et il pourra juger par lui-même. Fera-t-on croire à une personne raisonnable que les bateaux susceptibles de passer sous une arche comme celle-là, même à l'eau basse, pourront porter assez de marchandises pour légitimer un crédit du parlement fédéral à cet effet? Ces navires sont-ils inscrits, ou sont-ce simplement des esquifs mus par la vapeur ou la gazoline ?

M. HYMAN : J'ai donné les renseignements que j'avais au sujet de cette affaire. Les déclarations que j'ai lues m'ont été en-

voquées à la suite de la discussion qui a eu lieu récemment. Je n'ai pas de doute que les bateaux peuvent accoster au quai dans les conditions ordinaires, c'est-à-dire quand il y a quatre ou cinq pieds d'eau à l'extrémité du quai.

M. R. L. BORDEN : Ce doit être un spectacle merveilleux que de voir ces galiots s'engager sous ce pont chargés des marchandises de la région. La distance entre les piliers du pont doit être de quatre ou cinq pieds au plus, et la distance entre le niveau de l'eau et le tablier du pont ne paraît pas beaucoup plus considérable. C'est vouloir se moquer de la Chambre que de l'inviter à approuver cette dépense de \$7,250 pour ces quatre bateaux, dont l'un est utilisé pour les voyages de plaisir, et les trois autres pour le transport des marchandises ; et dont aucun ne pourrait s'engager sous ce pont, si ce n'est à l'étiage.

M. HYMAN : Le 23 mai, lors de la discussion du présent crédit, il y avait exactement onze pieds d'eau à une extrémité du quai et dix à l'autre.

M. R. L. BORDEN : Ce n'est pas de cela que je parlais.

M. HYMAN : Mais c'est de cela que je veux parler. La hauteur libre sous le pont municipal était de six pieds six pouces ; l'eau était tombée de quatre pieds et tombera peut-être de deux pieds encore, laissant une hauteur de huit pieds six pouces sous le pont.

M. FOSTER : A quel endroit ?

M. HYMAN : A l'endroit où passent les bateaux, j'imagine.

M. FOSTER : Est-ce un pont tournant ?

M. HYMAN : Non.

M. FOSTER : En bonne vérité, le ministre doit avoir de la difficulté à garder son sérieux, pendant qu'il cherche à faire voter ce crédit.

M. R. L. BORDEN : Il se compose l'expression qu'il veut.

M. FOSTER : Ce crédit est le plus absurde qui soit venu à ma connaissance.

M. HYMAN : Je pourrais en indiquer d'autres, je pense, votés sous le régime de l'honorable député (M. Foster), qui sont tout aussi absurdes, sinon plus absurdes.

M. FOSTER : Eh bien, s'il s'en est jamais trouvé, c'est une merveille. J'ai ici un plan de la localité. Voici la voie ferrée, sous laquelle passe une petite rivière. Il ne saurait passer de bateau sous le chemin de fer, c'est sûr. Vous atteignez ce petit étang, et ensuite d'une rive à l'autre il y a un pont municipal où la profondeur de l'eau est de 7-8, 8-2, 4-6, 4-2, 4-6, 9-2, 9-5, 8-8, 6-2. Or, quels sont les navires marchands qui peuvent voguer librement sous ce pont, et même

M. HYMAN.

sur une superficie considérable au-delà ? Je laisse à l'imagination du ministre le soin de le découvrir. Voici maintenant l'aspect curieux de l'affaire. Il se trouve un pont municipal, que les habitants de l'endroit trouvent un peu long, et qui pourra avoir besoin de réparation ; à tout événement, ils se disent qu'un nouveau pont ferait très bien l'affaire, et en vue d'en obtenir la construction, ils engagent le Gouvernement à commencer les travaux de ce qu'ils appellent un quai, à plusieurs pieds en deça de l'ancien pont municipal. Le Gouvernement construit un ouvrage couvrant un tiers ou un peu plus d'un tiers de la largeur de la nappe d'eau ; cet ouvrage en pierre, fait en conformité de certains plans et devis, entraîne une dépense d'à peu près \$7,000. Puis, la municipalité voyant qu'il va falloir bientôt démolir l'ancien pont, qui a déjà été condamné, entreprend de construire le reste. Une fois ces travaux terminés la municipalité aura un pont parfaitement neuf et l'ancien pont pourra être démolé ; il est déjà condamné, je crois ; la municipalité aura un pont entièrement neuf, dont un tiers, il est vrai, sera connu sous le nom de quai. Or, un petit recoin, formé par la rencontre du pont municipal et du rivage, est le seul endroit où la marine marchande de cette vaste région peut se déployer à l'heure actuelle. Les navires peuvent faire le plongeon sous une ou deux des arches du pont, pourvu qu'il s'y trouve assez d'eau ; mais dans la saison la plus favorable l'espace libre entre la surface de l'eau et le tablier du pont n'est que d'à peu près cinq pieds, et la plupart du temps cette hauteur libre n'est pas aussi considérable.

Ce n'est pas un pont tournant, mais un pont fixe. Lorsqu'on s'en approche, on voit la mer intérieure sillonnée de bâtiments marchands et le quai. Quels bateaux accostent le quai, Dieu seul le sait. On n'en voit jamais.

Voici ce qui nous frappe : pourquoi le département des Travaux publics a-t-il construit un quai dans un petit lac isolé, aux frais de l'Etat ? En élevant un barrage dans une mare ou une coulée, on réussirait à obtenir une profondeur de 8 à 9 pieds d'eau et, en vertu du même principe, on pourrait y construire des quais et en faire des ponts à l'usage de la population habitant de chaque côté. Se propose-t-on de dépenser les deniers publics dans les petits lacs disséminés par tout le territoire, où il n'y a pas de commerce digne de ce nom, mais seulement un trafic local insignifiant ?

Afin de mieux faire ressortir le grand esprit d'économie du département des Travaux publics, voici le contrat que la municipalité et un entrepreneur ont signé relativement à la construction du reste de ce quai ou pont. Le cahier des charges est le même ; les matériaux sont de la même qualité. La municipalité fait faire les deux tiers environ des travaux au prix \$2,800, tandis que le Gouvernement a réussi à dépenser un peu

plus de \$7,000 pour l'autre tiers. Voici le texte du contrat :

Ledit S. Etienne Adam s'engage à construire pour le compte de la municipalité, un pont en pierre à partir du quai fédéral qui aboutit à la quatrième rue du village de Disraéli, c'est-à-dire à partir du quai en bois du chemin de fer Québec-Central, étant le prolongement et la continuation en ligne droite du quai fédéral jusqu'au chemin de Wolfestown, qui servira au passage des voitures, etc., au-dessus du lac connu sous le nom de "ruisseau Noir", et à fournir tous les matériaux nécessaires à la construction de ce pont ; le tout conformément au plan et au cahier des charges approuvés par le Gouvernement pour la partie de son quai qui est en pierre. Ce pont sera construit en pierres brutes et recouvert d'une couche de terre de 18 pouces d'épaisseur, et il aura la même hauteur que le quai fédéral, lorsque celui-ci sera parachevé.

De plus, ledit pont sera muni d'un bon garde-fou fait de poteaux de cèdre de six pouces carrés réunis par des traverses de bois ou de métal, au choix de la municipalité, de manière à laisser un passage de 16 pieds entre les deux côtés.

Ledit S. Etienne Adam s'engage à parachever et à livrer ce pont le premier août 1906.

Voici maintenant le prix des deux tiers des travaux :

Pour sa part, ladite municipalité du village de Disraéli, représentée comme susdit, s'engage à payer audit S. Etienne Adam la somme de \$2,875, pour ces travaux.

Voici ce que la municipalité paie pour la construction des deux tiers du pont, tandis que, pour l'autre tiers, l'Etat dépense un peu plus de \$7,000. Assurément, le ministre n'est pas sérieux lorsqu'il déclare qu'il se propose d'administrer le département des Travaux publics de cette façon.

Il se fie aux déclarations sous serment faites par des habitants de l'endroit, mais c'est aux rapports de ses propres ingénieurs qu'il devrait se fier. Il n'a pas raison de se lancer dans des entreprises coûteuses, si ce n'est dans l'intérêt du commerce, du trafic local, ou pour assurer le progrès du pays. Cependant, dans ce petit ruisseau, qui n'existe que grâce à un barrage, pour servir les intérêts du député de la circonscription et ceux de la population de l'endroit, il a construit entre les deux bords le tiers d'un pont sous le prétexte de construire un quai.

M. HYMAN : Je sais que l'honorable député ne voudrait pas être injuste. Cependant, non content de lire le contrat, il a ajouté que les matériaux étaient les mêmes. Or, les travaux sont tout à fait différents. D'abord, il y a une difficulté qui peut en augmenter beaucoup le coût : la profondeur de l'eau. Du côté du pont municipal, l'eau peut être plus ou moins profonde.

• M. FOSTER : Elle est plus profonde.

M. HYMAN : On me dit le contraire.

M. BLAIN : Elle est plus profonde, au dire de l'ingénieur.

M. HYMAN : De plus, seulement pour le quai de la municipalité, on s'est servi de \$1,700 valant de bois. Il n'y a pas de bois dans le quai construit par le Gouvernement. Ceci n'a trait qu'au prix du bois lui-même ; il faudrait ajouter les salaires des ouvriers qui ont fait les assemblages des pièces qui ont servi à la construction du quai. L'honorable député doit comprendre que cela empêche d'établir une comparaison entre le coût des deux entreprises. Il dit qu'il n'y a presque pas d'eau. Je constate qu'on indique les profondeurs suivantes : 0, 0, 6-6, 4-2, 8-2 et 10-2.

M. R. L. BORDEN : Du côté de la municipalité.

M. HYMAN : A l'extrémité du quai, l'eau à une profondeur de 13 pieds 2-10, ce qui prouve qu'à l'endroit où la plus grande partie des travaux, les caissons, ont été exécutés, il a fallu travailler dans 10 pieds 8-10 à 13 pieds 2-10 d'eau. On n'a pas fait de semblables travaux de l'autre côté.

M. FOSTER : La profondeur moyenne de l'eau est la même.

M. R. L. BORDEN : Abstraction faite de la profondeur de l'eau et du prix du bois, le ministre constatera que la municipalité a stipulé formellement, au sujet de la construction du quai :

Le tout conformément au plan et au cahier des charges approuvés par le Gouvernement pour la partie de son quai qui est en pierre.

M. HYMAN : Cela n'a trait qu'aux abords.

M. R. L. BORDEN : Certes, en pareil cas, les abords sont une partie assez coûteuse de l'entreprise.

M. TAYLOR : Le comité des comptes publics a fait une enquête sur cette affaire et il a examiné les documents et le plan. Le plan approuvé par l'ingénieur et reçu du département indiquant qu'on aurait accès à la jetée en coffrage à son extrémité. C'est tout ce que le Gouvernement avait à faire, d'après l'avis de l'ingénieur. La municipalité a construit des abords, érigé une autre pile qu'elle a reliée au quai au moyen de longrines. D'après cette photographie, le Gouvernement a exécuté les travaux jusqu'à un certain endroit, puis la municipalité les a continués, à moins que le premier n'ait construit une deuxième pile et n'y ait posé des longrines pour faciliter l'écoulement des eaux. Le ministre doit avoir le rapport de l'ingénieur qui s'est rendu sur les lieux et qui a recommandé de construire ce quai, et je voudrais qu'il le déposât sur le bureau. Le rapport ne confirme pas les paroles du ministre qui dit que la municipalité a érigé deux piles qu'elle a réunies par des longrines pour permettre le passage de l'eau, attendu qu'elle est plus profonde du côté de la ville de Disraéli. Pourquoi la seconde pile où vient aboutir le pont de la municipalité a-t-elle été construite? L'a-t-elle été par

le Gouvernement et dans quel but ? Car ni la mention ni le rapport de l'ingénieur n'en font mention. Ils n'indiquent qu'un remplage et un quai au bout. C'est peut-être la municipalité qui a construit une autre pile et posé des longrines.

M. HYMAN : L'honorable député parle de la construction du quai. Il arrive tous les jours qu'en construisant un quai, au lieu de suivre les indications du plan et de remplir tout l'espace entre les piles, on laisse une travée libre. C'est simplement une économie. Il est d'usage courant de construire des caissons et de les réunir pas une travée.

M. TAYLOR : Ce n'est pas ce qu'indiquait le plan approuvé par l'ingénieur.

M. HYMAN : Je n'en sais rien. L'ingénieur s'est rendu sur les lieux et il a peut-être découvert un moyen d'économiser.

M. STOCKTON : Cela peut être bon pour une route, mais non pour un quai.

M. HYMAN : L'honorable député sait fort bien qu'en eau douce, surtout lorsqu'il y a peu de profondeur, on érige un certain nombre de piles qu'on relie simplement par des travées. C'est de cette manière que se construisent presque toutes les jetées dans les cours d'eau de l'intérieur.

M. R. L. BORDEN : En retranchant \$1,700, le prix du bois, il reste \$ 500 pour le coût des 310 pieds du quai, soit environ \$18 par pied courant. La municipalité a payé \$2,875 pour 400 pieds, ou \$7.20 par pied, ce qui est beaucoup moins que la moitié, environ les deux cinquièmes, du prix tié moins que l'Etat.

M. HYMAN : J'ai dit que c'était le prix du bois. Il faut ajouter le coût de la main-d'œuvre.

M. R. L. BORDEN : En tenant compte de tout, la municipalité a payé environ la moitié moins que l'Etat.

M. BLAIN : Je demanderai au ministre de nous parler du garde-fou qu'on devait poser.

M. HYMAN : J'ai expliqué à la Chambre que nous n'avions pas les plans ici, mais que le département ne posera pas ce garde-fou s'il est inutile au quai.

M. BLAIN : Se propose-t-on d'y mettre un garde-fou ?

M. HYMAN : Je crois que c'était l'intention. Je n'ai pas les plans ici, de sorte que j'ignore les détails de l'entreprise.

M. BLAIN : S'il ne s'agissait que d'un quai, pourquoi le Gouvernement a-t-il été obligé de jeter un pont en acier d'un côté à l'autre ?

M. HYMAN : J'ai expliqué que cela était d'usage courant dans la construction des

M. TAYLOR.

quais. Aujourd'hui, le représentant de la circonscription nous a parlé de certains travaux qui ont été exécutés dans le comté de Jacques-Cartier. Voici le rapport du ministre des Travaux publics pour 1890—le représentant de Toronto-nord faisait alors partie du cabinet, je crois. J'y lis ce qui suit :
RIVIERE DES PRAIRIES—ILE BIZARD ET
SAINTE-GENEVIEVE.

Le 24 octobre 1889 un marché est passé au sujet de la construction de deux jetées à Sainte-Geneviève et à Saint-Raphaël de l'île Bizard, dans le comté de Jacques-Cartier (Québec).

Les entrepreneurs ont livré la plupart des matériaux nécessaires à la construction des deux jetées et les travaux commenceront dans quelques jours.

Dans un rapport du ministère pour l'année 1891, je trouve ceci :

RIVIERE DES PRAIRIES—ILE BIZARD ET
SAINTE-GENEVIEVE—COMTE DE JACQUES-CARTIER.

Le 24 octobre 1889, un marché est passé au sujet de la construction de deux jetées dans la rivière des Prairies, l'une du côté de l'île Bizard et l'autre à Sainte-Geneviève.

Ces jetées sont de la même forme et des mêmes dimensions. Elles se composent de quatre caissons munis d'éperons, de 20 pieds par 30 au niveau de l'eau basse et de 20 pieds carrés au sommet, placés à 20 pieds de distance. Des madriers de pin de 3 pouces forment la plateforme.

L'abord du côté de l'île Bizard a 43 pieds de longueur, et celui de Sainte-Geneviève 76 pieds, ce qui donne à la jetée de l'île Bizard une longueur de 206 pieds et à celle de Sainte-Geneviève, une longueur de 239 pieds.

L'entreprise est parachevée.

Je suppose que l'honorable député sera surpris d'apprendre que c'est un pont aujourd'hui, qu'il n'y a jamais eu un bateau près de là et que c'est un pont servant à la municipalité, et rien de plus.

M. BERGERON : Je puis expliquer cela. Je regrette que le représentant de Jacques-Cartier (M. Monk) soit absent. A cette époque, l'honorable M. Boyer, ministre sans portefeuille, représentait le comté. M. Mercier, premier ministre de la province de Québec, construisait des ponts en acier partout où le besoin s'en faisait sentir, et il offrit de jeter un pont entre Sainte-Geneviève et l'île Bizard, au-dessus d'un cours d'eau navigable, si ces jetées étaient construites. Le représentant de Jacques-Cartier s'adressa à Ottawa. On déclara, à cette époque, qu'il s'agissait d'un pont ; on ne s'en cacha pas. Le gouvernement fédéral construisit les jetées, et la province, le pont en acier, mais il était bien entendu qu'il s'agissait d'un pont.

M. HYMAN : Il était bien entendu qu'il s'agissait d'un pont, dit l'honorable député. Voici les rapports du département, et je le prie de m'indiquer où il est fait mention d'un pont dans l'un ou dans l'autre. Il n'est pas question d'un pont.

Elles se composent de quatre caissons munis d'éperons, de 20 pieds par 30 au niveau de l'eau basse et de 20 pieds carrés au sommet, placés à 20 pieds de distance.

Il n'y a pas la moindre mention d'un pont.

M. BERGERON : On savait bien qu'il s'agissait d'un pont.

M. HYMAN : On le savait peut-être, mais le rapport n'en dit rien.

M. BERGERON : Qu'entendait-on construire ?

M. HYMAN : Des jetées.

M. BERGERON : Et on s'est servi des jetées pour établir un pont.

M. SAM. HUGHES : Toute cette affaire n'est-elle pas une supercherie de la part du Gouvernement ?

M. LAKE : J'ai tenté d'apprendre les dimensions de ce lac où il faudra trois quais, dit-on. J'en calculé la longueur sur une carte géographique tracée au moyen de la plus grande échelle, et je constate que sa longueur extrême du nord au sud est d'environ sept milles, et que sa largeur varie entre un mille et deux milles et demi au plus.

M. HYMAN : L'honorable député se fie à l'échelle de la carte géographique, tandis que je m'en tiens à la parole du représentant du comté. D'après l'horaire du Québec-Central, le lac Aylmer a réellement 16 milles de longueur.

M. LAKE : Le député de Dorchester est d'un avis contraire.

M. TAYLOR : Voici la correspondance qui a été échangée au sujet de la construction de ce pont. J'en cite le texte :

Brampton-Falls (Québec), 27 octobre 1903.
A l'honorable M. James Sutherland,
Ministre des Travaux publics, Ottawa (Ontario.)

Honorable monsieur,—Ci-inclus vous trouverez une délibération du conseil municipal de Disraëli me priant d'obtenir la construction d'un quai à la tête du lac Aylmer. J'espère que vous pourrez envoyer votre ingénieur sur les lieux immédiatement et acquiescer à cette requête que j'appuie fortement.

Croyez-moi, cher monsieur,
Votre très sincère,
(Signé) E. W. TOBIN.

Brompton-Falls (Québec), Canada,
31 octobre 1903.

M. Fred. Gélinas,
Secrétaire du ministère des Travaux publics,
Ottawa (Ontario).

Mon cher monsieur,—Au sujet de votre lettre du 28 courant, je voudrais savoir quand vous vous proposez d'envoyer un ingénieur à Disraëli relativement à la demande du conseil municipal de l'endroit.

Sincèrement à vous,
(Signé) E. W. TOBIN

Ministère des Travaux publics du Canada,
Bureau de l'ingénieur en chef,
Ottawa, 10 mars 1904.

N° 810.

Au sujet de la tête du lac Aylmer (Québec).
Renvoi au n° 360,340.

Monsieur,—Dans la lettre cotée sous le numéro 260,340, M. E. W. Tobin, M.P., transmet une copie d'une délibération du conseil municipal de Disraëli sollicitant la construction d'un quai à la tête du lac Aylmer. Cette demande a été renvoyée à l'ingénieur ordinaire, M. J. L. Michaud, dont j'ai l'honneur de vous transmettre le rapport accompagné du plan.

M. Michaud suggère de construire une pile en coffrage, de 36 pieds par 50, reliée à la rive par une levée en pierre de 260 pieds de longueur par 18 pieds de largeur au sommet, dont il estime le coût à \$5,000.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
(Signé) EUGENE D. LAFLEUR,
Ingénieur en chef intérimaire.

Monsieur A. Gobeil,
Sous-ministre, département des Travaux publics.

Bureau de l'ingénieur ordinaire,
Montréal, 28 février 1904.

Au sujet de Disraëli (Québec).

Monsieur,—Conformément à votre lettre, numéro 4232 du 2 novembre dernier me transmettant la pièce numéro 260,340 dans laquelle M. E. W. Tobin, député, vous a communiqué une copie d'une délibération du conseil de Disraëli, province de Québec, sollicitant la construction d'un quai à la tête du lac Aylmer, et me mandant de faire un examen et de vous adresser un rapport sur la nécessité et sur le coût d'un quai à cet endroit, j'ai l'honneur de vous dire qu'au mois de décembre dernier, j'ai fait des études et des sondages à Disraëli et de vous transmettre sous ce pli un plan indiquant l'emplacement du quai projeté à cet endroit.

Disraëli est un village de progrès, situé à la tête du lac Aylmer dans le comté de Wolfe et sur le parcours du chemin de fer Québec-Central. Il renferme une église catholique, 10 magasins, 2 hôtels, 2 scieries, 1 manufacture de portes et châssis, 1 banque, un aqueduc, et une usine d'éclairage à l'électricité, etc.

Deux petits bateaux à vapeur naviguent dans les eaux du lac Aylmer, faisant escale à Mossebay, à Stratford, à Garthby et à Weedon pour transporter les produits de la ferme à Disraëli et au chemin de fer.

La construction d'un quai public à Disraëli serait très profitable au village et aux environs.

Monsieur Eugène D. Lafleur,
Ingénieur en chef intérimaire, département des Travaux publics, Ottawa.

Ministère des Travaux publics du Canada,
Bureau de l'ingénieur ordinaire.

Je suggère de construire un caisson en coffrage à parements jointoyés, de 36 pieds par 50, relié à la rive par une levée en pierre de 260 pieds de longueur et de 18 pieds de largeur au sommet, avec des talus convenables des deux côtés, tels qu'ils sont indiqués en rouge sur le plan ci-joint.

Coût approximatif, \$5,000. Je vous renvoie sous ce pli la pièce n° 264,340.

Votre obéissant serviteur,
(Signé) J. Ls MICHAUD,
Ingénieur ordinaire.

L'ingénieur soumet un plan au ministre et calcule que toute l'entreprise coûterait \$5,000. Le plan n'indique qu'un remblai et un coffrage devant servir de quai à l'extrémité du remblai.

Le Gouvernement a dépensé \$7,250 et n'a pas suivi les conseils de son ingénieur. Qu'est-il d'avoir un ingénieur lorsque la ministre, à la demande du représentant du comté, remplace un quai par un pont à l'usage d'une municipalité et dépense la moitié de plus que les prévisions de l'ingénieur ? Inutile de dire que c'est un quai ; c'est un pont d'un bout à l'autre et on avait l'intention de construire un pont dès le début. Le plan dressé par l'ingénieur pour obtenir l'ouverture du premier crédit de \$5,000 ne comportait qu'une dépense totale s'élevant à ce montant. Or, afin de construire un pont, le ministre se mit à l'œuvre et dépensa \$7,250. C'est ainsi qu'il a berné la Chambre et le public.

M. HYMAN : Le plan de l'ingénieur n'a pas été mis de côté. Ses conseils ont été suivis.

M. BLAIN : Vu que le quai dont la municipalité a adjugé la construction à l'entreprise coûte beaucoup moins cher que celui du gouvernement, on devrait nous expliquer pourquoi on a fait exécuter les travaux en régie au lieu de les adjuger avec publicité et concurrence.

M. HYMAN : Je ne crains pas les comparaisons justes, mais la comparaison de l'honorable député n'est pas juste. Le marché conclu par la municipalité stipule seulement que les ouvrages de maçonnerie seront de la même qualité que dans le quai fédéral, mais le reste de la construction n'est pas semblable. L'honorable député aurait dû le dire. Quant à l'exécution des travaux en régie ou à l'entreprise, je ne me rappelle pas un seul cas où je n'aurais pas suivi les conseils de l'ingénieur à ce sujet. Lorsque les spécialistes du ministère me disent que les travaux seront faits plus promptement et à meilleur compte d'une manière que de l'autre, je me sens tenu de m'en rapporter à eux.

M. BLAIN : L'ingénieur a-t-il conseillé au ministre d'exécuter ces travaux en régie plutôt que de les adjuger à un entrepreneur ?

M. HYMAN : Il n'y a pas le moindre doute à ce sujet. Lorsque des fonds sont votés pour une entreprise nouvelle, je consulte l'ingénieur et nous nous entendons sur la nature des travaux. Parfois, lorsqu'il s'agit d'une dépense minime de deux à trois mille dollars, nous confions l'entreprise à un entrepreneur si nous croyons que cela est

M. TAYLOR.

préférable. Dans tous les cas, l'ingénieur, grâce à ses connaissances techniques et, probablement, aux renseignements qu'il reçoit de l'ingénieur du district, déclare qu'il vaut mieux, dans l'intérêt public, faire faire l'ouvrage à l'entreprise ou à la journée.

M. BLAIN : Je veux bien admettre qu'une partie de l'entreprise du Gouvernement ne saurait être comparée aux travaux exécutés pour le compte de la municipalité, attendu qu'il s'agit d'un quai dans le premier cas. Mais comment le ministre explique-t-il l'écart entre les prix ? La municipalité fait construire un pont de 400 pieds par un entrepreneur moyennant \$2,875, l'Etat paie \$7,250 pour un quai de 310 pieds y compris le caisson. Le ministre ne doit pas attribuer la différence à la construction qui termine la levée en pierre. Il est manifeste que les travaux ont coûté fort cher, beaucoup plus cher que les travaux de la municipalité, parce qu'ils ont été exécutés en régie, pendant une élection générale. Je puis dire que le représentant du comté avait laissé croire à la population du village que l'entreprise serait adjugée avec publicité et concurrence. Il l'a avoué il y a quelque temps lorsque cette question est venue en discussion.

Je voudrais savoir pourquoi on a acheté une balance pour peser la pierre, lorsqu'il y en avait une à quelques verges plus loin qui appartenait à la municipalité ou à un particulier. Le ministre peut-il nous expliquer quelle était la nécessité d'acheter une nouvelle balance à Montréal, au prix de \$247.57, y compris le hangar qui la protège, uniquement pour les fins de travaux de peu d'importance exécutés à Disraéli ?

M. HYMAN : L'honorable député sait que cette question a déjà été discutée à fond et que toutes les explications possibles ont été données. On a acheté cette balance pour peser la pierre, afin de s'assurer que l'Etat recevait la quantité qu'il avait achetée. La balance appartient au département et servira à d'autres travaux. L'ingénieur, je n'en doute pas, considérant qu'il faudrait charroyer la pierre à l'autre balance, a cru que ce serait une économie d'en acheter une.

M. BLAIN : J'affirme que les trois quarts de la pierre que le département a achetée ont été transportés sur les lieux en passant auprès de la pesée publique.

Je désire relever ce que le représentant du comté a dit lorsque cette question est venue en discussion dans une circonstance antérieure. Au sujet d'une déclaration faite sous serment par M. Champoux de la ville de Disraéli, relativement à ce prétendu quai, déclaration dont j'ai donné lecture à la Chambre, le représentant du comté a dit que M. Champoux était un homme déçu dans son attente. Il déclara avoir tenu une conversation avec M. Champoux. Ses paroles sont rapportées à la page 3537 des Débats de cette année :

Je le rencontrai et nous eûmes un entretien fort amical près de l'hôtel Sherbrooke. M. Champoux désirait fournir le bois pour le quai de Disraéli. Il me dit : Monsieur Tobin, vous savez que je ne m'occupe pas de politique ; c'est de l'argent qu'il me faut. Obtenez-moi la fourniture du bois pour ce quai et je vous donnerai une commission de \$5 par mille pieds.

Je dois dire que j'ai transmis par la poste, une copie des Débats marquée au crayon à M. Champoux, que je considérais comme un honnête homme, ce que l'honorable député a admis dans son discours. J'ai écrit en même temps à M. Champoux pour savoir ce qu'il en pensait. Voici sa réponse dans laquelle il dit :

Si vous en avez l'occasion, vous pourrez dire sans crainte à M. Tobin, de ma part, que son assertion est entièrement fausse et qu'elle a la même valeur que toutes les nouvelles mises en circulation par lui et ses ingénieurs au sujet de notre part de ce qu'ils appellent un quai à la Chambre d'Ottawa.

La lettre contient des passages qui n'ont pas trait à la question et que je ne lirai pas.

Je désire prouver, de plus, qu'au cours de la conversation échangée entre le représentant du comté et M. Champoux, le premier a voulu laisser croire à la population du village que les travaux seraient exécutés à l'entreprise et non en régie. M. Tobin ajouta :

J'ai dit à M. Champoux que je n'étais pas du nombre de ceux qui consentent à voler le public ; que je n'avais pas besoin d'argent pour acheter les consciences dans Richmond-et-Wolfe et que si, lors de la demande de soumissions, son offre était la plus basse, elle serait acceptée.

M. HYMAN : Il s'agissait du bois, j'imagine, et non de toute l'entreprise.

M. BLAIN : Le représentant du comté pourra peut-être nous dire s'il voulait laisser entendre que les soumissions ne se rapporteraient qu'à la fourniture du bois et non à toute l'entreprise. Le ministre n'a pas fourni à la Chambre et au public une explication franche et sans ambages au sujet de l'exécution de ces travaux en régie, plutôt qu'à l'entreprise, en temps d'élection. Il a été démontré que la municipalité a décidé d'adjuger sa partie de l'entreprise avec publicité et concurrence. Naturellement, les gens de l'endroit ont été fort surpris d'apprendre que le ministre avait résolu de faire exécuter les travaux en régie. Une seule explication est possible : l'intérêt politique. Il fallait faire quelque chose dans le comté, au cours d'une élection, pour se concilier les électeurs.

Je voudrais que le représentant du comté nous expliquât la lettre que j'ai lue venant d'un de ses amis intimes, d'une personne dont il a, lui-même, reconnu l'honorabilité lors d'un débat antérieur. Il devrait aussi occuper ses ingénieurs et les attachés du ministère à d'autre chose qu'à la recherche de ce qui s'est fait il y a dix ou quinze ans.

Il me semble qu'il eût été plus profitable de les engager à examiner les contrats, les plans et les devis de cette entreprise pendant les vacances parlementaires.

M. HYMAN : Vous n'aimez pas ces perquisitions.

M. BLAIN : Je ne m'y oppose pas. Mais, ce que le gouvernement conservateur a pu faire il y a quinze ans, et ce que le public lui a reproché ne peut pas excuser nos gouvernants de suivre la même ligne de conduite. Pourtant, c'est l'exécuse que nos adversaires invoquent sans cesse afin de couvrir leurs méfaits. L'honorable ministre croit que c'est un motif suffisant pour nos gouvernants actuels de répéter les mêmes fautes.

M. HAGGART : L'ancien gouvernement n'en a rien fait.

M. BLAIN : Le député de Lanark dit que l'ancien gouvernement n'en a rien fait. Les autorités provinciales ont acheté le pont, non le gouvernement fédéral.

M. HYMAN : Quelqu'un dit-il le contraire ?

M. BLAIN : J'ai lu l'explication et je serai bien aise de recommencer.

M. HAGGART : Si l'honorable député feuillète les "Débats", il trouvera qu'il se trompe du tout au tout.

M. HYMAN : On a fait mention de cette question ce matin, et j'ai examiné le rapport du département.

M. FOSTER : Quand je consulte les "Débats" de 1891, je constate que l'ouvrage en question passait alors pour un pont.

M. HYMAN : Voyez les "Débats" pour le commencement de la discussion à ce sujet ; la question fut soulevée en 1889.

M. FOSTER : Je trouve que M. Brodeur avait pris la question sous ses soins, et que M. Trow, interrogeant le gouvernement de la part de M. Brodeur, demanda au ministre des Travaux publics s'il avait reçu une pétition de la municipalité de la paroisse de l'Île-Bizard, demandant l'autorisation de construire un pont de fer reliant la paroisse de l'Île-Bizard à la paroisse de Sainte-Geneviève, dans le comté de Jacques-Cartier. S'il en est ainsi, est-ce que le Gouvernement a accordé l'autorisation demandée ? Si le gouvernement n'avait pas encore accordé l'autorisation, pourquoi a-t-on agi ainsi ? A cela, sir John Thompson a répondu :

La pétition a été reçue et je serai en état de répondre sous peu à l'honorable député et de le renseigner sur la décision qui aura été prise.

Plus tard, M. Brodeur souleva encore la question au commencement de la séance. Il rappela au ministre la question qu'il avait posée, et demanda une réponse. Sir John Thompson dit qu'il n'était pas en état de donner une réponse complète ; que la péti-

tion avait été reçue, et qu'il était sous l'impression que l'on était en train de régler définitivement la question. Il promit cependant de répondre catégoriquement à la question un autre jour. Plus tard, M. Brodeur renouvela sa question; le ministre de la Justice d'alors (sir John Thompson) dit :

Je puis déclarer à l'honorable député que l'on a pris une décision conforme aux désirs des pétitionnaires.

Il était donc question d'un pont et non pas d'un quai.

M. HYMAN : L'honorable député a cité les "Débats" de 1891.

M. FOSTER : Qui démontrent que la municipalité voulait un pont sur un cours d'eau flottable.

M. HYMAN : Cela démontre qu'en 1891, pour la première fois, on mentionna à la Chambre la question d'un pont. Mais, le rapport que j'ai lu est un rapport du département, en 1891, qui dit que le 24 octobre 1889, un marché fut passé pour la construction de deux jetées sur la rivière, à cet endroit, l'une à l'île Bizard et l'autre à Sainte-Geneviève. Mais les "Débats" de 1891 d'où l'honorable député a tiré ses citations sont bien postérieurs à la construction de ces deux jetées. Quelle était l'intention du Gouvernement quand il construisit ces jetées?

M. FOSTER : Elles n'étaient pas bâties comme quais.

M. HYMAN : Rien n'indique qu'elles fussent construites comme ponts, jusqu'en 1891 alors que l'on demanda qu'elles fussent utilisées comme supports d'un pont. J'ai en mains le contrat du département des Travaux publics concernant cette affaire et les plans tracés en 1889, et ils se rapportent à un quai projeté.

M. TOBIN : L'honorable député (M. Blain) parle d'une lettre qu'il a reçue de M. Champoux, niant les déclarations que j'ai faites il y a quelque temps dans cette Chambre. Eh bien, la déclaration qu'il a faite d'après la lettre de M. Champoux, ressemble à la déclaration que lui a faite M. Champoux lorsqu'il a visité l'ouvrage. Elles sont toutes les deux mensongères. Il n'y a aucune déclaration assermentée accompagnant la lettre de M. Champoux.

M. BLAIN : Devons-nous comprendre, d'après l'honorable député, que M. Champoux lui a fait cette proposition : "Je vous donnerai \$5 par mille pieds, si vous me faites avoir la fourniture? Prétend-il encore que M. Champoux a fait cette offre?"

M. TOBIN : Oui, M. Champoux m'a fait cette proposition. Lui et quelques autres personnes voulaient fournir le bois, et j'ai dit à M. Champoux que s'il était le plus bas soumissionnaire, il pourrait avoir la fourniture, mais pas pour tout le quai. Je n'ai

M. FOSTER.

jamais donné à entendre à personne que cet ouvrage serait donné par soumission.

M. BLAIN : Cela ne serait-il pas mieux ?

M. TOBIN : C'est au département de le décider. Quant au nombre des fournisseurs, la pierre pour le quai a été achetée des cultivateurs dans tout le township, et il y avait quelquefois soixante-quinze à quatre-vingts attelages transportant de la pierre. Ils étaient payés trente cents la tonne, et la pierre devait être pesée.

M. SPROULE : Etaient-ils payés trente cents la tonne sur-le-champ ?

M. TOBIN : Non ; sur livraison au quai. Ils prenaient la pierre d'une distance d'un à cinq milles de là. Il fallait des balances pour la peser. Dans certains cas, les gens devaient aller cinq arpents du quai faire peser leur pierre, et il me paraît plus économique d'avoir acheté des balances nous-mêmes pour peser les pierres au quai, que de payer d'autres personnes pour le pesage de cette pierre. Ces balances coûtent \$130, outre la construction de l'abri sous lequel elles sont, et le salaire des peseurs.

M. BLAIN : Environ \$270, en tout.

M. TOBIN : Oui. La pesée publique exige 10 cents par charge. A ce taux-là, le pesage de toute la pierre nécessaire à la construction de ce quai aurait coûté \$729. Par conséquent, c'était une économie d'acheter une balance dont le département est encore propriétaire. Je ne suppose pas qu'il en fera don à la municipalité. Ainsi, l'achat de cette balance a été une économie de temps et d'achat.

M. SAM. HUGHES : Vend-on la pierre à la tonne à Disraéli ?

M. TOBIN : Règle générale, dans tous les Cantons de l'Est, celui qui a besoin de pierre l'achète à la tonne. Est-ce que l'honorable député ne trouve pas cela convenable ?

M. SAM. HUGHES : Non. Ce n'est pas l'usage non plus.

M. TOBIN : Force nous est, il va sans dire, de différer d'opinion avec le représentant de Victoria. Si celui-ci consulte les "Débats" du 16 mai dernier, il constatera que j'ai dit :

M. Champoux m'a dit : Obtenez-moi la fourniture du bois pour ce quai et je vous donnerai une commission de \$5 par mille pieds.

Il n'était pas question d'adjuger à M. Champoux l'entreprise de la construction du quai, mais seulement la fourniture du bois. Je sais qu'on a demandé des soumissions et que le plus bas soumissionnaire a obtenu la fourniture du bois.

M. BLAIN : Le ministre a dit qu'il n'y a pas eu de soumissions pour la fourniture du bois.

M. HYMAN : J'ai voulu dire qu'il n'y a pas eu d'annonces ni de soumissions d'après la formule régulière.

M. STOCKTON : C'est-à-dire qu'un ami possédait le bois et que vous lui avez demandé de le fournir.

M. BLAIN : C'est un autre incident. Le ministre consent-il à déposer les offres qui ont été faites pour la fourniture du bois et à faire connaître les prix ?

M. HYMAN : L'honorable député sait fort bien comment les choses se passent. Lorsqu'un fonctionnaire reçoit l'ordre de demander à cinq ou six personnes à quel prix elles peuvent fournir des matériaux dans un cas semblable, il ne leur écrit pas. Si tout se faisait par écrit, il serait impossible de retrouver la trace de toutes ces démarches.

M. BLAIN : Lorsque le ministre parle des prix qui ont été demandés pour la fourniture du bois, il n'entend pas dire que le département a reçu des offres par écrit ?

M. HYMAN : Non.

M. BLAIN : Les offres ont-elles été remises au représentant du comté ?

M. HYMAN : On me dit que l'ingénieur s'est adressé à plusieurs marchands de bois et que celui qui a demandé le prix le plus bas a été choisi.

M. BLAIN : Parlez-vous de l'ingénieur ou du conducteur des travaux à Disraéli ?

M. HYMAN : De l'ingénieur lui-même.

M. BLAIN : Faut-il comprendre que l'ingénieur s'est rendu sur les lieux et qu'il s'est adressé à quelques marchands de bois pour connaître leurs prix ? Le ministre n'osera pas dire qu'il a reçu des offres par écrit.

M. SAM. HUGHES : L'ingénieur a-t-il présenté un rapport par écrit ?

M. BLAIN : Je ne le crois pas, puisque le ministre ne peut pas déposer le plan et les devis. Le représentant du comté pourra peut-être nous dire quels sont ceux qui, selon lui, ont offert de fournir le bois.

M. TOBIN : Je ne tiens pas les écritures...

M. COCHRANE : Vous avez dit que la plus basse soumission a été acceptée.

M. SPROULE : Dans le présent cas, le département a acheté une balance pour peser la pierre. C'est peut-être une pratique très sage et très économique. Le représentant de la circonscription dit qu'on a payé la pierre 30 cents la tonne, ce qui ne semble pas cher. L'intéressant c'est qu'une élection avait lieu pendant l'exécution des travaux, et il nous apprend qu'on s'est procuré la pierre dans un rayon de cinq milles. Il serait curieux de savoir combien d'électeurs on a pu racoler de cette manière.

Cependant, nous nous demandons si le Gouvernement se propose de suivre la même ligne de conduite à d'autres endroits où il y a des travaux de maçonnerie à faire. Si cette pratique avait du bon dans le présent cas dans la province de Québec, elle ne doit pas être mauvaise dans l'Ontario et partout où il y a de semblables ouvrages à exécuter. Le ministre, qui n'est pas depuis longtemps à la tête du département, croit-il que c'est un moyen économique de construire des caissons en pierre ?

M. HYMAN : La question est bien simple. Il serait facile de connaître le prix de la tonne de pierre, si on l'avait mesurée à la verge. L'ingénieur me dit que 30 cents par tonne équivalent à 30 cents par verge. Je suppose que la même règle s'applique à toute espèce de pierre et que le département en tient compte lorsqu'il achète de la pierre.

M. SPROULE : Je demande ce que le ministre en sait, et si l'expérience lui a démontré que cette pratique était tellement économique que nous devons nous attendre qu'on la suivra à d'autres endroits.

M. HYMAN : Parfois, cela serait plus commode. Souvent, il est plus facile d'acheter la pierre à la verge.

M. SAM. HUGHES : Le ministre peut-il donner le nombre de piles construites, et leur dimension, ou y a-t-il seulement qu'une pile ?

M. HYMAN : Il y avait une pile d'abord, dont j'ai donné les dimensions plusieurs fois.

M. SAM. HUGHES : Nous aimerions à savoir le nombre de pieds cubes qu'elle contient, afin de pouvoir calculer quelle quantité de pierre y a été employée, et voir si le ministre a eu bonne ou petite mesure ?

M. HYMAN : La pile avait 50 pieds de longueur par 56 de largeur et 17 pieds de hauteur. Il y avait un remblai de pierre de 18 pieds de largeur au sommet avec un talus de 10 dans 1 s'étendant à 200 pieds en dehors du rivage, à moins de 30 pieds à partir du sommet de la jetée.

M. SAM. HUGHES : Et quelle profondeur ?

M. HYMAN : A partir de 13 pieds et 6 pouces de profondeur d'eau à venir jusqu'à zéro au rivage.

M. FOSTER : Est-ce l'intention du Gouvernement de placer là un gardien de quai ?

M. HYMAN : Je n'ai pas eu d'aspirants jusqu'à présent pour ce poste.

M. FOSTER : Si le ministre nommait un fonctionnaire là, l'appellerait-il gardien de quai, ou gardien de pont ?

M. HYMAN : Pourquoi pas lui donner les deux noms ?

M. FOSTER : Pour lui donner, je suppose, le salaire des deux à la fois.

M. STOCKTON : On affirme que la pierre a été pesée dans des balances achetées à cette fin, mais je constate par le rapport de l'auditeur général que la pierre a été payée à la toise.

M. HYMAN : Je n'ai aucun doute que l'ingénieur peut calculer la pesanteur, par comparaison avec la toise.

M. COCHRANE : Alors pourquoi avait-on besoin de peser cette pierre ?

M. HYMAN : Afin d'être sûr d'avoir sa pleine valeur.

M. R. L. BORDEN : Je suggérerais que ces balances fussent apportées ici avec les fourrures de l'"Arctic" et les instruments à produire la pluie utilisés par M. Hatfield, et que ces objets fussent tous ensemble déposés dans le musée ici à Ottawa.

Quai de Grande-Rivière de Beaupré, \$3,000.

M. TOBIN : Quelles seront les dimensions de ce quai ?

M. HYMAN : Ce crédit n'est destiné qu'aux réfections et aux réparations de l'ancien quai.

M. MORIN : De combien le prolongez-vous ?

M. HYMAN : Il ne s'agit que de le réparer.

M. MORIN : Si vous construisez un quai à cet endroit, vous le construirez sur un terrain sec. Cet endroit est à sec à moins que la marée monte de 20 pieds. Alors, il peut y avoir 10 pieds d'eau. Il faut que le flux s'élève à 10 pieds avant que l'eau atteigne le quai. Ce serait différent si vous construisiez le quai en aval. L'ancien quai se trouve à 10 pieds au-dessus du niveau de l'eau basse.

M. HYMAN : Dois-je comprendre que l'honorable député dit qu'on ne se sert pas du quai. On s'en sert ; des bateaux accostent le quai. Nous ne nous proposons pas actuellement de le prolonger.

M. SAM. HUGHES : Alors, ce quai se trouvera à environ 6 ou 8 pieds au-dessus du niveau des eaux basses ?

M. HYMAN : Le représentant de Dorchester dit qu'il se trouvera à 10 pieds au-dessus de l'eau.

M. MORIN : C'est ce que j'ai dit. Je déclare qu'il faut que l'eau monte d'environ 10 pieds pour atteindre le quai et que, lorsqu'elle s'est élevée à 20 pieds, il y a 10 pieds d'eau à cet endroit.

M. SAM. HUGHES : Alors, le sommet du quai se trouve à 10 pieds au-dessus de l'eau, j'imagine.

M. HYMAN.

M. MORIN : J'ai dit que l'eau devait monter de 10 pieds avant d'atteindre ce quai.

M. SAM. HUGHES : Est-ce que le ministre fournit des chaloupes pour se rendre au quai et des échelles ou des ascenseurs pour parvenir au sommet ?

Ports, rivières et ponts de la province de Québec—Réparations et améliorations, \$20,000.

M. KEMP : Je profite de ce crédit, pour me renseigner au sujet de l'accident du quai de Sorel. Y a-t-il une somme pour la réparation de ce quai ?

M. HYMAN : Oui, dans le budget supplémentaire.

Jetées du lac Mégantic, \$5,000.

M. MORIN : De quel côté du lac Mégantic sera cette jetée. Se trouvera-t-elle dans le comté de Beauce ou dans le comté de Compton ?

M. HYMAN : Cette somme est destinée au renouvellement et à la réparation des jetées du lac et non pas à la construction d'une nouvelle jetée.

Chutes Montmorency—mur de revêtement en encoffrement, \$3,000.

M. MORIN : Voici un autre endroit qui n'a pas besoin de quai. On exécute cet ouvrage simplement pour faire plaisir au représentant de ce comté.

M. HYMAN : Il ne s'agit pas d'un quai qui s'avance dans la rivière, mais d'un mur de revêtement pour faciliter le déchargement des marchandises transportées par bateau.

M. MORIN : Je ne connais au Canada aucun endroit où les gens jouissent d'un meilleur service par chemin de fer que les habitants de cette localité. Les trains passent à cet endroit aussi souvent que les gens le veulent et les tramways s'y rendent et en partent à toutes les dix minutes. Il y a une filature établie là, et c'est tout. Aucun navire qui tire plus que deux ou trois pieds d'eau ne peut se rendre à cet endroit.

M. FOSTER : Les bateaux qui font la navigation ordinaire peuvent-ils se rendre à cet endroit ?

M. HYMAN : Je ne le crois pas, car l'eau n'est pas assez profonde. On dépose sur ce quai les marchandises envoyées de Québec.

M. FOSTER : Quelle est la profondeur de l'eau à cet endroit ?

M. HYMAN : De sept ou huit pieds à l'eau basse.

Pointe-aux-Trembles—quai, \$10,000.

M. SPROULE : Ce crédit vous permettra de terminer cet ouvrage ?

M. HYMAN : Oui.

M. BLAIN : Dans tous ces crédits, s'en trouve-t-il qui se rapportent à de nouveaux

ouvrages, ou s'agit-il simplement de poursuivre des travaux déjà en voie d'exécution?

M. HYMAN: Ces crédits, déjà votés pour la plupart, nous permettront de continuer des ouvrages déjà commencés. Il nous faudra \$2,000 pour terminer ce quai de la Pointe-aux-Trembles.

Rivières Ashouapmouchoan et Peribonka—piliers de dérivation etc., \$5,000.

M. FOSTER: Où se trouvent ces rivières? A quelle fin servent-elles? En quoi consiste une piller de dérivation?

M. HYMAN: Il a fallu faire beaucoup de dragage, et le ministère a fait construire des piliers de dérivation de chaque côté pour restreindre le chenal et pour augmenter le volume d'eau, au lieu de creuser ces rivières.

M. FOSTER: Ce sont des tributaires du Saguenay?

M. HYMAN: Oui.

M. FOSTER: Pourquoi faites-vous du dragage en amont de ces tributaires?

M. HYMAN: Ils se déversent dans le lac Saint-Jean.

M. FOSTER: Pourquoi creusez-vous ces petites rivières.

M. HYMAN: Il y a un grand nombre de colons établis dans cette région.

M. FOSTER: Le ministre a-t-il entrepris, et le Gouvernement va-t-il adopter comme politique de creuser toutes les petites rivières sur les bords desquelles des colons sont établis, sans s'occuper de la région où se trouvent ces cours d'eau? Voilà une nouveauté entre toutes celles que nous constatons.

M. HYMAN: J'ai expliqué que cet ouvrage permettra à l'eau de faire elle-même ce dragage; nous ne draguons pas, mais nous encourageons une dépense.

M. FOSTER: Vous contractez une dépense? Le gouvernement fédéral va-t-il entreprendre de gaspiller les fonds publics en exécutant des travaux semblables dans toutes ces petites rivières, parce qu'on y trouve des établissements? Jusqu'à présent, j'avais cru que ces travaux de dragage ne se faisaient que dans des ports considérables, dans des chenaux importants pour la navigation. Je n'avais jamais su jusqu'à ce moment, que le Gouvernement dépensait de l'argent pour creuser de petites rivières qui sont sous la haute main complète des gouvernements provinciaux, et pour l'amélioration desquelles nous n'avons jamais dépensé un sou auparavant.

Est-ce à cela que tend le Gouvernement et quelle est la politique sur ce point? Il ne me semble pas suivre de principe défini. Partout où l'on demande un crédit pour certains travaux, on dirait que le Gouvernement con-

sidère avant tout s'il doit ou non accorder cette faveur au représentant qui la réclame; s'il juge que cela peut favoriser ce député au point de vue politique, il accorde ce crédit. L'idée de dépenser de l'argent pour creuser de petites rivières qui sont tributaires de cours d'eau plus considérables dans les différentes provinces et même à l'intérieur de ces dernières! Le Gouvernement a-t-il réellement adopté une politique semblable et est-ce bien là la ligne de conduite qu'il entend suivre à l'avenir? C'est recourir à un subterfuge que de dire qu'on ne fait pas de dragage, tout en dépensant de l'argent d'une autre façon pour atteindre le même but.

M. HYMAN: A mon avis, l'honorable député ne devrait pas employer le mot "subterfuge"...

M. FOSTER: Je n'ai pas voulu me servir de ce mot dans un sens offensant.

M. HYMAN: Dans ce cas, je ne lui demanderai pas de retirer cette expression. J'ai expliqué que ce dragage était nécessaire et que le ministère avait cru que ces travaux coûteraient moins cher en les exécutant de cette façon. L'honorable député demande quelle est la politique du Gouvernement sur ce point. La voici: s'il considère qu'une dépense est raisonnable dans les intérêts de la navigation et au point de vue des avantages qu'elle rapportera à un nombre considérable de citoyens d'une partie quelconque du pays, le Gouvernement a pour principe d'encourir cette dépense.

M. SAM. HUGHES: Ces eaux sont-elles sous la dépendance du gouvernement fédéral?

M. HYMAN: Oui, certainement.

M. SAM. HUGHES: Pas du tout.

M. HYMAN: L'honorable député croit qu'elles ne sont pas sous notre dépendance. Peu importe qu'il accepte mon opinion, mais toutes les eaux navigables du Canada sont sous la haute main du gouvernement fédéral.

M. SAM. HUGHES: Je vous demande pardon, à moins que ces rivières ne soient reliées à un port maritime.

M. HYMAN: Je n'essaierai pas de discuter ce point, mais l'honorable député devrait savoir que toutes les eaux navigables du Canada sont sous la dépendance du gouvernement fédéral. Cela ne fait aucun doute, peu importe que ces eaux-là se trouvent reliées à un port de mer.

M. SAM. HUGHES: A moins que le gouvernement fédéral ne les utilise à certaines fins.

M. HYMAN: L'honorable député se trompe complètement; toutes les eaux navigables sont sous notre dépendance.

M. SAM. HUGHES: La politique antérieure du Gouvernement consistait à ne ja-

mais construire de quais dans les lacs intérieurs. Les ministres ont modifié leur sentiment en commençant à construire ces quais et, aujourd'hui, le ministère des Travaux publics creuse tous les petits cours d'eau qui se déchargent dans ces lacs. Quel est le chiffre de la population qui profitera du crédit que nous discutons maintenant ?

M. HYMAN : Je n'ai pas ce détail. La Chambre comprendra que dans ce cas comme dans un grand nombre d'autres, cette population est privée de toute communication par chemin de fer ; il n'y a pas de voie ferrée dans les environs et c'est là un détail dont il faut tenir compte quand on nous demande d'exécuter des travaux semblables et lorsqu'il nous faut juger s'il est nécessaire de nous rendre aux requêtes que nous recevons à ce propos. C'est la raison d'être de ces dépenses.

M. FOSTER : Ce n'est pas là la politique du Gouvernement.

Rivière-Blanche—réparations au quai, \$1,500.

M. MORIN : Puis-je demander de quelle Rivière-Blanche il s'agit, de celle qui se trouve en aval de Québec ou de celle qui se jette dans le lac Témiskaming.

M. HYMAN : De celle qui se trouve dans le comté de Rimouski.

Rivière-Ouelle—jetée, réparations, etc., \$10,000.

M. MORIN : Ces travaux serviront-ils ? Y a-t-il des bateaux à vapeur qui naviguent dans cette rivière ?

M. HYMAN : Oui, cet endroit est un terminus de l'Intercolonial et les bateaux traversiers voyagent de cet endroit à la Malbaie, établissant ainsi une correspondance avec l'Intercolonial.

Rivière Saint-Louis—améliorations, \$7,000.

M. WALSH : Où exécutez-vous ces travaux ?

M. HYMAN : Ce crédit nous permettra d'acquitter les dépenses courantes du dragage que nous faisons exécuter dans la rivière Saint-Louis.

M. WALSH : Dans le budget de l'an dernier, il y avait un crédit de \$10,000 pour ouvrir un canal de déversement entre Saint-Anicet et Sainte-Barbe, dans le comté d'Huntingdon. Pourquoi a-t-on retranché cet item ?

M. HYMAN : Une partie de ce crédit a servi à construire le dragueur.

M. WALSH : Mais ce crédit était destiné à la création de ce canal ; on a voté \$15,000, en 1904, et \$10,000, l'an dernier.

M. HYMAN : Il ne s'agit pas du même crédit.

M. WALSH : Oui, et vous le constaterez par les Débats de l'an dernier ; au

M. SAM. HUGHES.

volume IV, à la page 7544, je trouve ce qui suit :

Rivière Saint-Louis (tributaires)—pour canaux de déversement entre Saint-Anicet et Sainte-Barbe, \$10,000.

M. HYMAN : Mais ce n'est pas le même crédit.

M. WALSH : Oui.

M. HYMAN : Inutile pour moi de dire à mon honorable ami qu'il s'agit d'un crédit différent, s'il croit le contraire.

M. WALSH : Qu'a-t-on fait du crédit voté l'an dernier ?

M. HYMAN : Les travaux n'ont pas été terminés. Il s'agit d'un ouvrage très considérable, si je ne me trompe, et dont l'exécution coûtera de \$70,000 à \$80,000, et le ministère n'a pas cru devoir continuer ces travaux.

M. BERGERON : A propos de cet ouvrage et de ce crédit, s'agit-il de voter à nouveau un crédit déjà accordé, ou est-il question d'une somme qu'on dépense au cours de cette saison ?

M. HYMAN : Nous nous proposons d'employer un dragueur à cet endroit, au cours de cette saison.

M. BERGERON : Je savais qu'on avait creusé cette rivière l'automne dernier. J'ai vu le dragueur à l'œuvre et il faisait du bon ouvrage ; je suppose que le département va poursuivre ces travaux.

M. WALSH : Doit-on exécuter l'ouvrage dont j'ai parlé ?

M. HYMAN : Nous n'avons pas de crédit pour cela dans le budget de cette année.

M. WALSH : Pourquoi a-t-on commencé ces travaux en 1904 ?

M. HYMAN : Cette question a été soumise à la Chambre et discutée par le département depuis plusieurs années. Quand cet item fut inséré dans le budget, on demanda aux ingénieurs de faire un rapport complet sur cette matière ; j'en suis alors venu à la décision que cet ouvrage était d'une nature telle qu'il nous coûterait trop cher de l'entreprendre.

M. WALSH : Vous avez dépensé \$500 en 1904.

M. HYMAN : Oui, en tout.

M. WALSH : En quoi a consisté cette dépense ?

M. HYMAN : Nous avons dépensé \$500 pour cet ouvrage, et nous avons constaté que nous ne pouvions dépenser \$80,000 pour l'exécution de ces travaux.

M. WALSH : On devait vous avoir fait connaître le coût estimatif de cet ouvrage avant cela.

M. HYMAN : Sans doute, mais nous ne possédions pas tous les renseignements nécessaires.

M. WALSH : Ces \$500 ont payé le coût des levés qu'on a faits ?

M. HYMAN : En partie

M. WALSH : Je serais bien étonné si les ingénieurs avaient reçu un sou de cette somme dont la plus grande partie a été payée aux électriciens du comté pour le louage d'at-telages.

M. HYMAN : J'ai dit qu'une partie de cette somme avait été dépensée pour acquitter le coût des levés.

M. BERGERON : Le représentant de ce comté, qui avait alors la haute main sur la distribution de cet argent, n'a pas été réélu, et il ne peut par conséquent nous raconter comment cette somme a été dépensée. Si ces travaux s'exécutent dans la rivière Saint-Louis, ils auront un effet considérable sur l'ouvrage dont a parlé mon honorable ami d'Huntington.

M. WALSH : Toute la difficulté provient de ce que le gouvernement fédéral a construit une digue à la tête du canal de Beauharnois, et ce fait a été admis par le ministre, l'an dernier. Il faut exécuter certains travaux pour permettre aux eaux de ces terres de se déverser dans la rivière. Le Gouvernement a admis la responsabilité de l'Etat en payant certaines compensations.

M. HYMAN : Quand cela ?

M. WALSH : En 1840, je crois, et la cause de ces dommages existe encore. Le ministre sait qu'une députation influente composée de l'ancien député et d'autres citoyens en vue du comté d'Huntingdon, est venue lui demander de continuer ces travaux. Le Gouvernement sait que cette question avait été soulevée depuis longtemps, et s'il a l'intention de ne rien faire, nous aimerions à le savoir.

M. HYMAN : Si je me rappelle bien, ces travaux coûteront environ \$80,000. Le fait que le budget de cette année ne contient aucun crédit relatif à cet ouvrage, indiquerait que le Gouvernement n'a pas l'intention immédiate d'exécuter ces travaux.

M. WALSH : Le ministre des Travaux publics a déclaré, en 1903, ("Débats", page 13751 que le coût total de cet ouvrage serait de \$25,000.

M. HYMAN : Il n'a peut-être fait allusion qu'à une partie de ces travaux. Je n'ai pas cet état sous la main, mais je crois que le coût estimatif est de \$80,000. Mon honorable ami se rappellera que les travaux dont il est maintenant question auront un certain effet quant au déversement des eaux d'une partie des terres inondées.

M. WALSH : Nous devons donc comprendre que le Gouvernement ne se propose pas de faire exécuter cet ouvrage.

Sainte-Anne-de-Chicoutimi—quai, \$1,000.

M. MORIN : Les bateaux à vapeur se rendent-ils à ce quai ?

M. HYMAN : Ce quai se trouve directement en face de Chicoutimi.

M. MORIN : Je le sais bien, mais pourquoi construisez-vous un quai à cet endroit ?

M. HYMAN : Pour l'usage des bateaux.

M. MORIN : Des bateaux traversiers ?

M. HYMAN : Je suppose.

M. MORIN : Allez-vous bâtir des quais pour des bateaux traversiers ?

M. HYMAN : Je comprends facilement qu'il peut exister des circonstances...

M. FOSTER : Ah ! ah !

M. HYMAN : Je ne parle pas de la circonstance mentionnée par mon honorable ami (M. Foster).

M. MORIN : Si vous avez honte, libre à vous de rire. Voici la petite ville de Sainte-Anne-de-Chicoutimi bâtie sur le roc en face de la jetée de Chicoutimi et il y a un bateau qui traverse deux ou trois fois par jour. Allez-vous construire un quai pour ce bateau ? Eh bien, bâtissez tout le temps.

M. FOSTER : Il s'agit de la mise à exécution d'une nouvelle politique. Le Gouvernement ne se propose-t-il pas de construire des quais pour l'avantage des bateaux traversiers ?

M. HYMAN : Ce quai ne servira pas exclusivement à ce bateau, mais à des fins générales de navigation. S'il sert à ce bateau, c'est assurément pour le plus grand avantage de la population.

M. FOSTER : Votre politique maintenant consiste à construire des quais pour les bateaux traversiers.

M. HYMAN : Nous bâtissons des quais dans l'intérêt des citoyens. Cet ouvrage-ci ne coûtera pas cher, loin de là.

M. FOSTER : C'est maintenant la politique que vous entendez suivre ?

M. HYMAN : Oui.

Port de Trois-Rivières—quais additionnels dans les eaux estuariers, \$50,000.

M. FOSTER : Quel est cet ouvrage ?

M. HYMAN : Il est adjugé à l'entreprise.

M. FOSTER : Quel en sera le coût total ?

M. BUREAU : \$230,000.

M. FOSTER : Quel sera le résultat de ces travaux ?

M. HYMAN : Nous aurons des quais mesurant environ 2,000 pieds de front.

M. KEMP : Et la profondeur de l'eau sera ?

M. HYMAN : De 30 pieds.

M. KEMP : J'appelle l'attention de la Chambre sur le quai de Sorel ; je me suis intéressé à cet ouvrage depuis quatre ou cinq ans.

M. HYMAN : Mon honorable ami comprendra que je n'ai pas ces renseignements sous la main, vu qu'il n'est pas question de cet ouvrage dans ces prévisions budgétaires.

M. KEMP : L'honorable ministre sait qu'un accident est survenu à ce quai ?

M. HYMAN : Oui.

M. KEMP : Il connaît aussi les causes de cet accident. C'est une affaire très sérieuse et je suppose que dans des questions de cette importance, l'honorable ministre peut faire une déclaration quelconque, sans entrer dans des détails. Est-il prêt à faire telle déclaration relativement à cet accident ? S'il répond dans la négative, j'ai l'intention de faire quelques remarques à ce propos.

M. HYMAN : Je n'ai aucune objection à ce que l'honorable député traite ce sujet.

M. KEMP : En 1902, nous avons eu un débat assez complet relativement au quai de Sorel. Le ministre des Travaux publics d'alors annonça que le Gouvernement avait l'intention de construire un quai à cet endroit pour l'avantage des vaisseaux de mer et qu'on draguerait à cet endroit jusqu'à ce qu'on eut atteint une profondeur de 30 pieds d'eau. On voulait, disait-on, que ces navires se rendissent à Sorel pour y charger les produits des comtés de Richelieu, Saint-Hyacinthe, Yamaska et d'un ou de deux autres comtés. Je vais lire la déclaration faite dans cette circonstance par le premier ministre. Je cite la page 1077 des Débats :

Notre but est de faire de Sorel un port maritime. Le représentant de Toronto (M. Kemp) semble surpris. Il n'a pas sujet de l'être. Sorel est au confluent du Richelieu et du Saint-Laurent et, de temps immémorial, Sorel a été le centre où convergeait toute la population de la contrée qui se trouve au sud de Montréal. Mais les voies ferrées l'emportent aujourd'hui sur les voies d'eau et deux chemins de fer se rendent à Sorel. D'abord le chemin de fer de la Rive Sud qui s'étend de Montréal à Sorel, se prolonge au delà jusqu'à Nicolet et qui, probablement, atteindra Lotbinière cette année. Puis le chemin de fer des Comtés-Unis, plus tard le chemin de fer du Ruthland qui, je crois, appartient maintenant au New-York Central. Cette voie ferrée se détache du réseau du New-York-Central au lac Champlain et gagne Sorel. Vers ce port convergera le trafic d'une riche contrée, de huit ou dix des comtés les plus prospères de la province de Québec : Richelieu, Saint-Hyacinthe, Yamaska, Saint-Jean, Iberville et autres. Impossible de douter qu'un trafic considérable ne soit réservé à cette ville.

M. FOSTER.

et ces travaux sont exécutés en vue de favoriser ce mouvement commercial.

Je suppose que le Gouvernement se proposait de construire un quai assez important puisqu'il devait servir aux fins d'un commerce assez considérable. En 1903, la question revint sur le tapis, et nous avons appelé l'attention de la Chambre sur un rapport de M. Lafleur, l'ingénieur nommé pour étudier la nature et le coût de ces améliorations à Sorel. M. Lafleur dans son rapport estimait que ces travaux coûteraient \$935,000. Mais toutes ces améliorations ne furent pas exécutées. Je crois qu'au mois de novembre dernier, un accident s'est produit au quai de Sorel, occasionnant des dommages au montant de \$200,000. J'appris le fait en lisant une dépêche datée de Sorel le 13 novembre et publiée dans le "Globe", de Toronto. On y disait que ce quai s'était effondré et que le gouvernement fédéral se trouvait à perdre environ \$200,000. A cette session, on a déposé sur le bureau de la Chambre un rapport sur cet accident. Je vais lire un extrait du rapport de M. Papineau, l'ingénieur chargé des travaux à Montréal, qui a reçu l'ordre de se rendre à Sorel et de faire un rapport sur cet accident. Ce document porte la date du 14 novembre 1905 et j'y trouve ce qui suit :

J'arrive de Sorel et voici mon rapport sur l'état de choses que j'ai constaté. L'accident s'est produit au quai sur pilotis, construit le long du Richelieu. A l'extrémité sud 40 pieds de cet ouvrage restent encore debout, puis vient une brèche de 258 pieds, puis on trouve encore 304 pieds de ce quai qui ont résisté à cet accident.

De chaque côté de cette brèche les parties du quai qui restent encore debout ont été, sur une longueur d'environ 30 pieds, déplacées de 4 pieds à rien.

Tout ce qui formait cette partie du quai qui s'est effondré est complètement disparu et se trouve sous 17 pieds d'eau. Le remblai en terre est coupé à environ 40 pieds en arrière de ce qui formait la ligne du quai.

Une certaine quantité de charbon, 800 tonnes, m'a-t-on dit a glissé à l'eau et recouvre en partie les débris. L'arête de la superstructure écroulée se trouve maintenant à environ 40 pieds de l'alignement.

Cela donne au comité une idée complète de ce qui est arrivée. Je voudrais demander au ministre de nous dire qui doit porter la responsabilité de cet accident. Est-ce l'entrepreneur ou bien la compagnie qui avait amassé une aussi grande quantité de charbon sur ce quai ? L'un ou l'autre de ces deux hommes, si j'en crois ce que dit dans un rapport subséquent en date du 29 novembre, d'un autre ingénieur, M. Valiquette. Voici un extrait de ce document :

L'entreprise comprenait aussi certains travaux de dragage jusqu'à une profondeur de trente pieds, s'étendant depuis le quai même jusqu'à l'eau profonde dans la rivière Richelieu.

Le soussigné croit que l'accident est dû à l'infiltration de matières légères produites par

Il dragage à cette profondeur, à une distance de vingt pieds du quai ; cela a permis à la terre et à la pierre de s'amonceler tout en formant une cavité près des pilotis d'arrière ; celle-ci augmentera graduellement en superficie et l'arche formée au-dessus, devenant trop faible pour supporter son propre poids et celui du charbon, se brisa soudainement et avec une force telle que, dans sa chute, elle entraîna tout ce qu'il y avait sur son chemin. Cette théorie est démontrée par le fait que la profondeur de l'eau à la face extérieure du quai est maintenant moins grande qu'elle ne l'était après la mise en place des pilotis, M. L. J. Papineau, l'ingénieur dirigeant les travaux, a appris aussi d'une façon certaine que lorsqu'on a posé ces pilotis, on a constaté qu'ils pénétraient plus facilement dans le lit de la rivière à une profondeur d'environ quinze pieds au-dessous de la ligne du dragage exécuté.

Ce ne sont là que de courts extraits de ces rapports, mais ils font voir qu'il était bien compris que le fleuve devait être dragué à une profondeur de trente pieds d'eau et que c'est à cause de ces travaux de dragage que le quai s'est écroulé. J'ignore à quel point de vue l'honorable ministre envisage cette affaire, mais il me semble que la responsabilité doit incomber à quelqu'un ; si les ingénieurs peuvent prouver qu'ils ne sont pas responsables de cet accident, alors la responsabilité retombe sur la compagnie qui a accumulé une telle quantité de charbon sur ce quai. Cette question est tellement importante que le ministre devrait nous fournir certaines explications à ce propos.

M. HYMAN : D'abord, quand on affirme que le Gouvernement se trouve à perdre \$200,000, on avance une absurdité. On m'informe que la valeur totale de l'ouvrage qui s'est écroulé dans la rivière représente environ \$16,000. D'après ce que vient de dire l'honorable député, la Chambre serait portée à croire que l'accident s'est produit aussitôt que le dragage eut été fini. Or, tel n'est pas le cas. Il y a deux ans que ce dragage a été exécuté. Il peut se faire que ces travaux aient eu pour résultat de permettre à l'eau de filtrer à travers le sable et de le rendre mou, ce qui a causé l'écroulement du quai, mais l'honorable député comprendra les difficultés que présente la construction d'ouvrages semblables. Voici un de ces cas où un ouvrage construit depuis quelques années s'est maintenu solide, mais par suite d'une cause inconnue, un changement s'opère dans les fondations ; les matériaux se trouvent déplacés et tout l'ouvrage s'écroule dans la rivière. Cet accident peut se produire dans un grand nombre d'autres entreprises, à moins qu'on ne dépense des sommes énormes pour construire ces ouvrages à l'épreuve des accidents. Il n'y a pas bien longtemps, un ouvrage considérable construit dans le port de Québec d'après des plans semblables, s'est écroulé dans le fleuve.

M. URIAH WILSON : Le dragage a-t-il été exécuté après la construction du quai ?

M. HYMAN : Après qu'on eut fait quelque pilotage. Ce n'est pas alors que s'est produit l'accident, mais la rivière à cet endroit est très rapide et l'action continue du courant contre le terrassement a été la cause de cet écroulement.

M. URIAH WILSON : N'eût-il pas valu mieux faire exécuter ce dragage avant de commencer les travaux du quai ?

M. HYMAN : Le dragage pour la mise en place des pilotis a été fait d'abord. Il s'agit d'un cas où un accident est toujours possible, en dépit de tout le soin qu'on peut prendre. Si tous ces travaux avaient été de la même nature que ceux exécutés sur la rive du Saint-Laurent, il n'y aurait certainement pas eu d'effondrement, mais ils auraient coûté un montant considérable. Cet ouvrage n'a pas tenu debout à cause de la nature mouvante du sable et des assauts continus du courant.

M. KEMP : Je suppose que toute la partie écroulée est complètement perdue.

M. HYMAN : Sans doute.

M. KEMP : Ce quai mesurait 600 pieds et avait coûté \$287,497. Il s'est effondré sur une longueur de 256 pieds et ce qui reste présente des dangers d'écroulement.

M. HYMAN : Ce n'est nullement le cas.

M. KEMP : C'est ce que dit le rapport.

M. HYMAN : J'ai visité moi-même cet endroit. Les travaux qui coûtent le plus cher s'exécutent sur la rive du Saint-Laurent. Ce quai s'étend sur deux côtés, côté Saint-Laurent et côté Richelieu. C'est le premier ouvrage qui coûte le plus cher, car il s'agit ici de caissons en coffrage soutenus par des fondations en pierre. Les travaux, côté Richelieu, consistent en pilotis sur lesquels on a jeté une superstructure.

M. KEMP : J'ai lu le rapport et je vais citer l'autorité sur laquelle je m'appuie.

M. HYMAN : L'ouvrage principal n'a subi aucun accident et il n'en est pas fait mention dans le rapport.

M. KEMP : A la page 6 du rapport de M. Papineau je lis ce qui suit :

En reconstruisant la partie du quai qui reste debout et qui mesure environ 346 pieds de long, on devra considérer qu'elle a dû être fortement ébranlée et que le fonds de la rivière est sans doute de la même nature traître ; personne ne peut dire ce qui peut se produire à l'avenir.

M. HYMAN : Malheureusement il est excessivement difficile de construire un quai sur l'ancien lit d'une rivière.

M. KEMP : Si ce quai coûte \$271,297 pour une longueur de 600 pieds et s'il s'est effondré sur une longueur de 256 pieds, et si le reste est dans un état dangereux, comment

pourra-t-on le réparer en ne dépensant que \$15,000 ?

M. HYMAN : Il n'est ici question que de la partie de ce quai qui se trouve du côté de la rivière Richelieu. Cet ouvrage n'a pas coûté \$276,000. Ce chiffre représente le coût de tout le quai qui mesure 700 pieds de long sur le Saint-Laurent et 600 pieds de long sur le Richelieu.

Nous nous sommes donc demandé ce qu'il fallait faire. D'abord, nous avons pris des mesures immédiates pour protéger les abords du quai, ce qui a été fait. Actuellement, l'ingénieur dirigeant les travaux et l'ingénieur en chef du département sont à préparer un plan et des devis pour la construction de cet ouvrage dans des conditions de garantie parfaite. Je ne puis dire ce que sera la nature de ces travaux. Ceux-ci ne se rapporteront pas seulement à la partie du quai détruite, mais encore à ce qui reste de cet ouvrage sur le Richelieu.

M. KEMP : C'est le Gouvernement qui va supporter cette perte ?

M. HYMAN : Sans doute ; nous avons reçu l'ouvrage de M. Poupore, l'entrepreneur. Les travaux avaient été faits suivant les plans et devis.

Amherstburg (Ont.)—améliorations du chenal, etc., y compris achat de terrain, \$10,500.

M. BLAIN : Quel est le coût de ce terrain ?

M. HYMAN : Très peu élevé. Il fallait faire certains travaux de dragage et nous avons dû acheter les lots riverains indispensables.

M. BLAIN : Ce crédit vous permettra de terminer ces travaux ?

M. HYMAN : Oui.

Belle-Rivière (Ont.)—dragage de l'entrée du chenal, etc., et renouvellement des pilotis des travaux de protection, \$3,500.

M. BLAIN : Ce crédit sera suffisant ?

M. HYMAN : Oui.

Beaverston—améliorations du port, \$2,200.

M. HYMAN : Cette somme nous permettra de terminer ces travaux.

M. BLAIN : Qui était conducteur des travaux ?

M. HYMAN : M. J. R. White.

M. BLAIN : Quelles connaissances avait-il pour remplir cet emploi ?

M. HYMAN : Je n'ai pas de note à ce propos.

M. BLAIN : Le ministre n'a-t-il pas reçu une lettre semblable à celle qu'il a lue l'autre soir, et s'enquérant des connaissances de M. White ?

M. KEMP.

M. HYMAN : M. White est un des plus vieux fonctionnaires du ministère.

M. BLAIN : Depuis combien d'années exerce-t-il cette fonction ?

M. HYMAN : Depuis très longtemps.

Rivière-Blanche (Ont.)—améliorations, \$6,000.

M. SPROULE : Ce crédit est le dernier que vous demandiez pour terminer cet ouvrage ?

M. HYMAN : Ce crédit nous permettra d'acquitter les dépenses courantes que nous occasionne l'entretien d'un petit bateau arrache-souches qui obstruent le chemin à cet endroit. Cette rivière se jette dans le lac Nipissing.

M. SAM. HUGHES : A quel port ou à quelle ville est destiné ce crédit ?

M. HYMAN : Ce dernier nous permettra d'améliorer le chenal de cette rivière, à tous les endroits où ce travail sera nécessaire. Si je ne me trompe, cette rivière est navigable sur une distance de 30 milles.

Bronte—améliorations du port, \$2,200.

M. SPROULE : Grâce à ce crédit, vous terminerez cet ouvrage ?

M. HYMAN : Ce n'est qu'une légère dépense que nous ferons pour ces améliorations.

M. SPROULE : Je le vois bien, en lisant les chiffres. Mais je crois que ma question est opportune, et je ne vois pas pourquoi le ministre ne répondrait pas.

M. HYMAN : Je suis prêt à fournir à l'honorable député tous les renseignements qu'il désire. Mais comme il ne s'est pas levé, je n'ai pas compris qu'il me posait une question demandant un renseignement spécial.

M. SPROULE : Ce crédit vous permettra-t-il de terminer ces travaux ?

M. HYMAN : Oui.

Cobourg—réparations des quais, \$5,000.

M. BLAIN : S'agit-il d'un quai public ou d'un ouvrage qui appartient à des particuliers ?

M. HYMAN : D'un quai public.

M. BLAIN : Cette somme vous permettra de terminer ces travaux ?

M. HYMAN : Ce crédit est destiné à des réparations que l'on fera au brise-lames considérable qu'on a construit à cet endroit, il y a quelques années.

Collingwood—améliorations du port, \$56,000.

M. SAM. HUGHES : Pourquoi ce crédit ?

M. HYMAN : On a adjugé à l'entreprise les travaux de prolongement du quai ; la

balance de ce crédit sera consacrée à des travaux de dragage.

M. SPROULE : Où en est rendu cet ouvrage ?

M. HYMAN : Cela dépend de ce que peut faire le département. L'honorable député (M. Sproule) sait combien ce port nous coûte cher ; en effet, il ne faut creuser qu'à une certaine profondeur pour atteindre le roc.

M. SPROULE : J'avais compris qu'il avait été décidé, il y a quelques années, de creuser dans ce roc un chenal de 100 pieds de large et qu'on avait accordé successivement à l'entreprise deux ou trois sections de cet ouvrage. Où en est rendu ce dernier ? Quelle est la largeur du chenal ? Est-ce que ce crédit vous permettra de terminer tous ces travaux ?

M. HYMAN : Oui, quant à l'intention première du département relativement au creusement de ce chenal de 110 pieds de large. Lors d'un voyage que je fis à Collingwood, on m'a parlé de l'enlèvement d'une grosse roche qui obstruait la route des navires se rendant à l'élevateur. Les vaisseaux ne pouvaient revirer de bord. Ce crédit nous permettrait de terminer ces travaux.

M. SPROULE : Qui est chargé de cet ouvrage ?

M. HYMAN : On l'a adjugé à l'entreprise à M. C. S. Booth.

M. BLAIN : L'autre jour, je me suis enquis à propos du conducteur des travaux à Collingwood. L'honorable ministre veut-il nous fournir des renseignements sur les connaissances de ces fonctionnaires qui doivent diriger ces différentes dépenses des deniers publics ?

M. HYMAN : Ces fonctionnaires ont agi en qualité de conducteurs à cet endroit depuis quelque temps. Je voudrais maintenant poser une question à l'honorable député (M. Blain), s'il voulait bien me répondre : Quelles aptitudes particulières, à part le sens commun et l'honnêteté, doit posséder un homme qui surveille le nombre de verges cubes de matières déchargées dans un chaland.

M. SAM. HUGHES : Les personnes en question ont-elles ces qualités ?

M. BLAIN : Je n'ai aucune raison pour supposer le contraire. Au reste, on ne s'est jamais plaint de ces conducteurs, mais j'avais dans l'idée la politique générale du ministère dans ces cas-là. Le ministre demande quelles sont les aptitudes, à part du sens commun qu'on doit exiger de ceux qui remplissent une fonction semblable. . .

M. HYMAN : Non.

M. BLAIN : Alors qu'a donc dit l'honorable ministre ?

M. HYMAN : J'ai dit sens commun et honnêteté.

M. BLAIN : Alors l'honorable ministre demande quelles sont les aptitudes, à part le sens commun et l'honnêteté, qu'on doit exiger de ces employés. Voici ma réponse : quand on construit un quai ou un autre ouvrage public, il peut se trouver des gens qui ne soient pas capables d'agir en qualité de conducteurs, tout en possédant le sens commun et l'honnêteté.

M. HYMAN : Je n'ai pas parlé d'édifice public ni de quai ; il s'agit simplement de travaux de dragage.

M. BLAIN : Il me semble que lorsqu'un dragueur est à l'ouvrage et que le pays dépense des centaines et des milliers de dollars pour ces travaux, le sens commun et l'honnêteté ne suffiront pas à un homme pour dire si cet ouvrage est bien exécuté, s'il se poursuit au bon endroit. . .

M. HYMAN : C'est là la tâche de l'ingénieur.

M. BLAIN . . . et pour mesurer la quantité de matières extraites. Voilà les connaissances nécessaires.

L'un de ces employés a été nommé à la recommandation du club McCarthy, de Collingwood, qui s'est fondu ensuite dans le club de Réforme. L'honorable ministre connaît-il quelque chose de tout cela ?

M. HYMAN : Non.

M. BLAIN : Je suppose que le ministre ne commettra pas la faute de demander au club de Réforme, dans un endroit comme Collingwood, de lui désigner un homme de sens commun et d'honnêteté pour remplir une telle fonction. Tout ce que j'ai à dire, c'est que j'ai ici une lettre démontrant qu'un de ces surveillants est un fabricant de chaussures et qu'il agrandit les photographies. Je ne vois pas comment ces emplois là lui donneraient des connaissances spéciales pour juger si, lorsqu'il s'agit de travaux publics considérables, l'argent du pays est dépensée convenablement. L'autre conducteur est un agent de machines à coudre.

J'oserais croire que la connaissance des machines à coudre, tout en étant très appréciable chez un homme qui se livre à ce commerce, ne suffirait pas pour lui permettre de surveiller convenablement les dépenses des deniers publics dans des travaux de dragage. Je crois que mon honorable ami (M. Hyman) s'est placé sur un terrain dangereux en disant que tout ce qu'il exige de quelqu'un à qu'il veut confier la surveillance de travaux de dragage, c'est que cet homme ait du bon sens et de l'honnêteté. Il n'a pas dit que cela s'appliquerait à ceux qui sont chargés de la surveillance des dépenses occasionnées par la construction d'un édifice public ou d'un quai. S'il est important que, dans ces derniers cas, un homme ait des connaissances spéciales, il n'y a pas

de raison pourquoi on n'exigerait pas la même chose de celui qui est chargé de surveiller les dépenses de dragage. Le ministre des Travaux publics dépense des sommes énormes dans des travaux de dragage ; je crois qu'il devrait modifier sa politique et ne pas laisser la surveillance de ces dépenses à des gens qui n'ont que le bon sens et que l'honnêteté. Ce ne sont pas là des qualités qu'il faille dédaigner, mais je suis sûr qu'après réflexion le ministre reconnaîtra que, dans l'intérêt public, ceux qui doivent exercer ces fonctions doivent posséder encore d'autres aptitudes.

M. BENNETT : Si la compagnie de dragage de Penetanguishene obtient encore d'autres entreprises, cet été, j'espère dans l'intérêt de cette compagnie, que le Gouvernement emploiera le même inspecteur, parce qu'il est très important pour cette compagnie que ce fonctionnaire-là ne soit pas changé.

M. HYMAN : Si l'honorable député entend dire par là que quelques-uns des inspecteurs des dragueurs que nous avons à différents endroits, ne remplissent pas leur devoir dans l'intérêt public, je recevrai avec plaisir tous les renseignements qu'il possède et qu'il voudra me communiquer privément.

M. BENNETT : J'ai parlé de cette compagnie, parce qu'il serait bien avantageux pour les propriétaires de ce dragueur d'avoir le même inspecteur ; celui-ci est le frère du principal propriétaire de ce dragueur, et la compagnie se trouverait fort ennuyée si ce fonctionnaire n'était pas nommé de nouveau au même poste. J'espère que l'honorable ministre verra à se rendre aux vœux de cette compagnie.

Il est fort commode, quand les dragueurs du Gouvernement font l'ouvrage à la journée ou à l'heure, d'avoir un surveillant bénévole qui passe la plus grande partie de son temps en ville. Si ce scandale s'est répété dans différentes parties du pays, c'est parce que le ministère n'a pas envoyé d'Ottawa des fonctionnaires indépendants pour surveiller ces travaux, et qu'il a choisi ici et là un tel ou un tel pour agir en qualité d'inspecteur local.

Goderich—améliorations du port, \$50,000.

M. SPROULE : Quels travaux exécutez-vous à cet endroit ?

M. HYMAN : Le comité sait qu'on a adjudgé à l'entreprise, il y a deux ans, certains travaux qu'on devait exécuter dans le port de Goderich. Avant que cet ouvrage fût terminé, une tempête remarquablement sérieuse s'est déchaînée sur le lac Huron et a détruit une partie de cet ouvrage. Ceci se passait au moins d'octobre dernier. Le ministère est entré en pourparlers avec l'entrepreneur relativement à cette affaire.

M. SPROULE : Ne doit-on pas réparer cet ouvrage ?

M. BLAIN.

M. HYMAN : La tempête se produisit avant que les travaux fussent terminés et la question qui se soulève maintenant, c'est de savoir qui supportera cette perte. Je crains bien, d'après toute la preuve que le département a pu se procurer, que nous ne soyons obligés de supporter cette perte, pour la raison que cette tempête a dépassé en furie toutes celles qu'on avait vues depuis un grand nombre d'années et malheureusement, l'ouvrage ne se trouvait pas en état de résister à cet assaut. Depuis le Gouvernement n'a pas fait exécuter de travaux. Cet ouvrage sera fait à entreprise.

Ports, rivières et ponts—Ontario—réparations et améliorations générales, \$15,000.

M. BLAIN : Je voudrais demander à l'honorable ministre s'il se trouve dans ce crédit général un item relatif au dragage que le prédécesseur du ministre avait promis de faire exécuter à Port-Credit. Mon honorable ami, le ministre actuel, s'est engagé aussi, de cette façon gracieuse qu'on lui connaît, à faire exécuter des travaux de dragage à cet endroit.

M. HYMAN : Ai-je promis cela ?

M. BLAIN : Oui, mon honorable ami a promis que, s'il lui était possible de se procurer un dragueur bientôt, il l'enverrait à cet endroit. Ce crédit général contient-il un item relatif à l'ouvrage en question ?

M. HYMAN : Ce n'est pas ici le crédit qui doit comprendre ce qui se rapporte à un ouvrage de ce genre ; ces travaux sont compris dans le crédit destiné au dragage en général qu'il faut exécuter dans l'Ontario et dans la province de Québec.

M. BLAIN : Ce dernier crédit a-t-il été adopté ?

M. HYMAN : Qu'importe, car je puis immédiatement discuter cette question avec mon honorable ami. Toute la difficulté provient de ce que nous n'avons à notre disposition qu'un seul dragueur depuis Toronto et sur toute la rive du lac jusqu'à Niagara. A l'heure qu'il est, ce dragueur travaille dans le port d'Hamilton et lui seul peut exécuter l'ouvrage dont parle mon honorable ami. Je me rappelle avoir promis à l'honorable député que, lorsque ce dragueur aura fini son travail à Hamilton, je l'enverrais avec plaisir à Port-Credit, pourvu que l'ouvrage qu'il faudrait exécuter à cet endroit, ne durât pas trop longtemps.

M. BLAIN : Je crois que ce travail ne durera que trois ou quatre jours.

M. HYMAN : Quand le dragueur partira d'Hamilton, il s'arrêtera à Port-Credit et fera l'ouvrage dont parle mon honorable ami.

M. BLAIN : Je suppose que ce sera pour cet été.

M. HYMAN : L'honorable député ne doit pas m'obliger à fixer une date. Je ne sais pas quand ce dragueur quittera Hamilton, mais il devra terminer l'ouvrage à cet endroit avant de se rendre à Port-Crédit.

Midland—améliorations du port, \$50,000.

M. BENNETT : Quel est le montant total qu'on dépensera à cet endroit cette année?

M. HYMAN : Nous dépenserons certainement ce crédit et nous le dépasserons peut-être.

M. BENNETT : N'y a-t-il pas un crédit dans le budget supplémentaire; je suppose que la plus forte partie de ce montant sera dépensée pour ce qu'on appelle le nouvel élévateur du Grand-Tronc ?

M. HYMAN : On dépensera une faible somme pour des travaux au quai du gouvernement d'après la demande que nous en a faite l'ingénieur. Ce crédit pourra être dépensé à cet endroit, mais l'ingénieur ne peut nous dire s'il sera dépensé ou non.

Owen-Sound—dragage et ouvrage de protection en pilotis et améliorations du port, \$15,000.

M. SPROULE : Y a-t-il un item dans le budget supplémentaire pour l'exécution de ces travaux à Owen-Sound? Ce crédit est loin d'être considérable.

M. HYMAN : Nous ne pouvons peut-être pas terminer tous ces travaux, mais c'est là tout ce que l'ingénieur nous a demandé de lui voter cette année.

Parry-Sound—quai, \$2,500.

M. HYMAN : Je propose que cette somme soit réduite à \$1,500.

(La motion est adoptée.)

Point-Edward—dragage, \$15,000.

M. ARMSSTRONG : Où se fait ce dragage? En fait-on dans la baie de Sarnia?

M. HYMAN : Non; l'ingénieur nous dit qu'on ne peut faire ces travaux que dans le chenal.

Port-Burwell—amélioration du port, \$45,000.

M. SPROULE : En quoi consisteront ces travaux?

M. HYMAN : La compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique vient de terminer certains arrangements, projetés de vieille date, en vue d'amener à Port-Burwell presque toute la houille destinée à être utilisée sur son réseau de l'ouest et cela au moyen de grands bacs qui feraient ces transports, toute l'année, et ce crédit est destiné à l'amélioration du port. Il s'y trouve actuellement trois dragues.

M. KEMP : Où est situé ce port ?

M. HYMAN : A environ 30 miles de London. La compagnie a acheté ce chemin de

fer de Woodstock, précisément dans ce but. Une autre compagnie se propose aussi d'y amener de 300,000 à 400,000 tonnes de houille.

M. SPROULE : La compagnie prolonge-t-elle ce chemin de fer vers Collingwood?

M. HYMAN : Je ne saurais dire; mais elle se propose, paraît-il, de le prolonger vers le nord.

Port Stanley—amélioration du port, \$60,000.

M. HYMAN : Port-Stanley est, pour ainsi dire, le débouché de London, et c'est à ce port que vient, depuis nombre d'années, tout l'approvisionnement de houille pour l'ouest.

Rivière Thames—quais à l'embouchure, \$2,500.

M. CLEMENTS : J'ai eu le plaisir de visiter le quai d'amont, qui était presque terminé, lors de mon dernier voyage dans ces parages, il y a quelque jours. Ce quai fait réellement honneur à la localité et au ministère; mais, si je ne me trompe, le quai d'amont, près de Chatham, pourrait peut-être causer bien des ennuis.

Je tiens d'anciens habitants de l'endroit que, l'hiver dernier, les pilotis émergeaient aux basses eaux, sur une surface de plusieurs pieds. S'il en est ainsi, le ministère éprouvera peut-être bien des ennuis à cet égard, dans l'avenir, et je conseillerais au ministre, comme mesure de prudence, de faire peindre ces pilotis, afin de les protéger contre l'action de l'atmosphère. Je serais bien aise de savoir ce qui se fait, en dragage, à l'embouchure de la rivière Thames ?

M. HYMAN : Ces travaux sont donnés à l'entreprise.

Port-Rondeau—améliorations, \$60,000.

M. CLEMENTS : J'appelle l'attention du ministre sur le fait que les jetées, à Rondeau, qui est un endroit de villégiature très fréquenté, sont une source de dangers pour les habitants de la localité et surtout pour les enfants; depuis trois ans, il s'y est noyé trois personnes. Je conseillerais au ministère de placer des ceintures de sauvetage sur la jetée.

M. HYMAN : Ces questions sont du ressort du ministère de la Marine et je me ferai un plaisir de signaler la chose à l'attention de mon collègue.

Silverwater, île Manitouline—quai, \$2,000.

M. BOYCE : Existe-t-il déjà un quai de l'Etat à cet endroit ?

M. HYMAN : Il s'agit ici du parachèvement d'un quai neuf, entrepris il y a quelque temps, au coût estimatif de \$4,500.

M. BOYCE : Quel est le chiffre de la dépense effectuée ?

M. HYMAN : D'après le relevé que j'ai sous les yeux, il n'a été dépensé que \$169 jusqu'en décembre. Je n'ai pas l'état de la dépense effectuée jusqu'en juin ; mais nous avons estimé que le coût des travaux atteindrait le chiffre de \$1,500.

M. BOYCE : Silverwater est-il un port de relâche pour les bateaux de la baie Georgienne.

M. HYMAN : Je ne saurais dire.

M. BOYCE : Quel est l'entrepreneur qui a construit ces travaux jusqu'ici ?

M. HYMAN : Ces travaux se font à la journée.

M. BOYCE : Cette dépense, à une fraction près, est conforme à la règle.

M. HYMAN : Quelle est la règle ?

M. BOYCE : Pour les travaux de \$5,000, il faut concurrence et publicité.

M. HYMAN : Non pas.

M. FOSTER : Parfaitement, vous êtes tenu de demander des soumissions pour l'adjudication de ces travaux.

M. BOYCE : Quel système suivez-vous donc ?

M. HYMAN : La pratique suivie au ministère est de demander des soumissions, qu'il s'agisse d'un marché de \$1,000 ou de \$4,000, si on juge que l'intérêt du ministère l'exige. Relativement à nombre de travaux, les ingénieurs, dans leurs rapports, déclarent que l'intérêt du ministère demande qu'ils s'exécutent en régie. Alors, les travaux se font en régie. Je me laisse entièrement guider par les officiers techniques du ministère en pareille matière.

M. BOYCE : Une règle aussi flexible est réellement fort commode.

M. HYMAN : Il est de règle, au ministère, de se laisser guider par les officiers techniques.

M. BOYCE : Sur qui le Gouvernement se guide-t-il pour décider si l'intérêt du pays demande que les travaux se fassent à l'entreprise ou en régie ? Une bonne partie des travaux au canal du Sault-Sainte-Marie se sont faits à la journée, tandis qu'il aurait été plus économique de les donner à l'entreprise. Vise-t-on à la distribution des faveurs aux partisans du Gouvernement plutôt qu'à l'économie dans les travaux ? L'année dernière, pourtant, le ministre nous a déclaré que tous les travaux, dont le coût dépasse \$5,000, se feraient à l'entreprise.

M. HYMAN : La loi veut que les travaux dont le coût dépasse \$5,000, soient accordés, par voie d'adjudication, avec concurrence et publicité, à moins que l'intérêt public ne demande qu'ils se fassent en régie. Or, nous avons adjugé, avec concurrence et publicité, certains travaux du coût estimatif

M. BOYCE

de \$3,000 seulement. Pour mon propre compte, je préférerais de beaucoup passer des marchés administratifs pour tous les travaux, les fournitures et les transports de l'Etat, mais cela présente souvent des difficultés.

M. BOYCE : Vous êtes tenu de passer des marchés administratifs pour les travaux d'un coût supérieur à \$5,000 ?

M. HYMAN : Non.

M. BOYCE : Qu'avez-vous donc affirmé ?

M. HYMAN : S'il s'agit de la construction de travaux coûtant \$6,000 ou \$7,000, et que les ingénieurs déclarent au ministre qu'il est préférable, au point de vue de l'intérêt public, que ces travaux se fassent à la journée, en appuyant leur avis sur de bonnes et valables raisons, le ministre se garde bien de rejeter l'avis de ses officiers techniques. La pratique suivie au ministère, est de passer des marchés administratifs avec concurrence et publicité, pour tous les travaux de l'Etat.

M. BOYCE : Est-ce que l'avis de l'ingénieur est toujours par écrit ou fait l'objet d'un rapport ?

M. HYMAN : Non. Une foule de travaux se font sous la direction du ministre et le ministre est tenu de discuter, des heures durant, avec ses ingénieurs, sur la nature de ces travaux. Cela ne saurait se faire par écrit.

M. BOYCE : De l'avis du ministre, ne serait-il pas utile d'établir une règle invariable à cet égard ?

Convient-il, sur un simple avis donné verbalement, quand il s'agit de travaux entraînant de fortes dépenses, de substituer au système de l'adjudication publique celui de la régie ? Ce serait là une méthode fort sujette à critique, pour l'exécution de travaux dispendieux.

M. CLEMENTS : Le ministère a-t-il mis à l'étude la pétition en obtention d'un petit quai au port de Rondeau ? On a construit, à grands frais, des quais dans ce district, et je n'y trouve rien à redire ; mais le petit quai en question serait d'une bien plus grande utilité au public que certains autres du même genre construits dans toute l'étendue du pays. Je tiens aussi à rappeler au ministre que le Gouvernement est propriétaire du magnifique parc dans la ville de Chatham et je voudrais que, dans le voisinage du parc Tecumseh, l'on construisît un quai convenable, où les bateaux pourraient accoster.

M. HYMAN : Ce quai, à Rondeau, ne serait pas utilisé pour les besoins du commerce. Tout au plus servirait-il aux étrangers qui viennent en villégiature dans cette localité, et à mon avis, le Gouvernement ne saurait entreprendre pareils travaux. Quant au parc Tecumseh, le Gouvernement est en

train de faire les travaux de réparations voulus aux pilotis mis en place il y a quelques années; or, ces travaux terminés, les bateaux pourront entrer au port et accoster sans qu'il soit besoin d'un quai.

M. CLEMENTS : Je ne saurais dire si c'est sous la direction du ministre actuel qu'a eu lieu la construction du quai de Shrewsbury. Il s'est construit à la veille d'une élection. Récemment, le Gouvernement a bien voulu m'aider à fournir une lampe pour l'éclairage du quai, afin de permettre aux gens de se reconnaître. Quelquefois, le soir, il nous arrive d'errer, pendant trois ou quatre heures, dans un bateau à gazoline, sans pouvoir découvrir le quai; mais enfin, j'ai réussi à obtenir une lampe. Un quai à Rondeau a sa raison d'être au même titre que Shrewsbury.

M. HYMAN : Je n'avais pas encore pris la direction du ministère, à l'époque de la construction du quai de Shrewsbury; mais, si je ne me trompe, les citoyens de la localité ont présenté au ministère une pétition à cet égard, et on a exprimé des vœux dans le sens de l'approfondissement du chenal, de façon à ce qu'il puisse être utilisé pour les usages du commerce. Les frais de ces travaux seraient si élevés que le ministère n'a pas jugé bon de les entreprendre.

Port de Toronto—amélioration de l'entrée est, \$25,000.

M. KEMP : Quels travaux voulez-vous exécuter à cet endroit ?

M. HYMAN : Le député de Toronto-sud (M. Macdonell) a fait force démarches pour ces travaux de dragage. L'hiver, il s'accumule toujours du sable, à la barre.

M. KEMP : Ce crédit est-il consacré au dragage de ce banc de sable ?

M. HYMAN : Oui. Une de nos dragues y est actuellement utilisée.

M. KEMP : C'est précisément ce que je tenais à savoir.

Arnes, quai du lac Winnipeg, \$1,200.

M. STAPLES : S'agit-il d'un quai neuf ?

M. HYMAN : Il s'agit d'une minime dépense consacrée à un quai neuf. Les colons, jusqu'ici, ont été privés de tout service de ce genre et ce quai répondra, dans une certaine mesure, à leurs besoins.

M. STAPLES : Qui est chargé de ces travaux ?

M. HYMAN : Un entrepreneur du nom de Darling.

Rivière Fairfield—nettoyage du lit de la rivière en aval de la décharge artificielle du lac Manitoba, \$2,000.

M. STAPLES : Le ministre pourrait-il nous dire de quels outils ou instruments on se sert pour le creusement de cette rivière ?

M. HYMAN : Il a été construit un petit bateau qu'on ne saurait peut-être décorer du nom de drague, mais qui se rapproche de ce genre de bâtiment.

M. STAPLES : Qui a construit ce bateau ?

M. HYMAN : Nous l'avons construit nous-mêmes. Je ne saurais dire ou il a été construit.

M. STAPLES : Sera-t-il utilisé pour d'autres travaux que le dragage ?

M. HYMAN : Non.

M. STAPLES : En connaissez-vous le nom ?

M. HYMAN : C'est le "Priestman".

M. STAPLES : J'ai lu dans un rapport qu'on doit utiliser ce bateau comme bateau brise glace, et sa puissance est de sept chevaux vapeur.

M. BLAIN : Combien figure-t-il de nouveaux travaux dans les crédits affectés aux ports et rivières du Manitoba ?

M. HYMAN : En réalité, il n'y a pas de travaux nouveaux projetés. Il s'agit ici soit de travaux déjà commencés soit de renouvellement de crédits primés.

Rivière de la Saskatchewan du Nord—leviers hydrographiques, \$5,000.

M. FOSTER : Quel est le but de ces travaux ?

M. HYMAN : L'intention du ministère est de faire des études, afin de constater ce qu'il est possible de faire pour améliorer la navigation de la rivière. On nous a présenté force demandes en obtention d'études de ce genre. L'inconvénient, tenant à la nature même de cette rivière, c'est que son lit se déplace continuellement.

M. LAKE : Est-ce qu'on n'a rien fait jusqu'ici ?

M. HYMAN : Nous n'avons pas encore touché à ce crédit. Un des fonctionnaires du ministère a été chargé de faire des études sur place, mais l'œuvre des leviers hydrographiques n'est pas encore commencée.

M. LAKE : Ces travaux se poursuivront, sans doute et on continuera l'exploration, n'est-ce pas ?

M. HYMAN : Certainement.

Colombie-Anglaise—travaux d'amélioration du fleuve Columbia, \$30,000.

M. FOSTER : De quels travaux s'agit-il ici ?

M. HYMAN : Ce crédit se subdivise en six parties. D'abord, le coût d'une drague y figure. Voici comment se répartit cette dépense : en amont de Golden, \$2,500 ; en aval de Golden, \$2,500 ; en amont de Revelstoke, \$6,000 ; en aval de Revelstoke, \$5,000 ; à Revelstoke, \$5,000 ; enfin, les travaux exé-

cutés aux lacs Arrow, \$8,000. Tous les crédits se rattachant aux travaux d'amélioration du fleuve Columbia figurent dans cet article.

Port de Victoria, C.-A.—dragage et déblai de roches, etc., \$20,000.

M. FOSTER : Les travaux du port de Victoria sont-ils presque terminés?

M. HYMAN : Je ne saurais dire s'ils seront jamais terminés. Tous les ans, les sables et les boues envahissent le port, et la drague qui fonctionne là, depuis nombre d'années, devra sans doute y être encore employée pendant plusieurs années.

Outillage neuf de dragage—Ontario et Québec, \$50,000.

M. FOSTER : Le ministre voudrait-il bien nous donner les détails de cette dépense?

M. HYMAN : Les voici : parachèvement de la drague écope neuve n° 6, en cours de construction, et de deux allèges à bascule de 100 yards pour la drague n° 6; coque neuve pour la drague "Nipissing"; coque neuve pour la drague "Challenge"; chaudière à vapeur pour la drague "Nipissing"; chaudière à vapeur pour la drague "Ontario"; chaudière à vapeur pour le remorqueur "Blanche"; deux écopés neufs de trois yards et de deux yards et demi; drague-écope neuve, en remplacement de la drague "Saint-Louis"; coque neuve pour le remorqueur "Daisy"; chaudière à vapeur neuve pour le remorqueur "Daisy"; une chaloupe à vapeur.

M. FOSTER : Où se font ces constructions?

M. HYMAN : Il ne s'agit pas précisément de constructions. Un certain nombre de chantiers se construisent à Ottawa. Les travaux des dragues "Nipissing" et "Challenge" ne commenceront pas avant l'hiver.

M. FOSTER : Où ces travaux réparateurs se feront-ils?

M. HYMAN : Je ne saurais dire. On conduira ces dragues dans le chantier maritime le plus convenable pour ces travaux, à la fin de la saison de navigation.

Outillage neuf pour dragues, Colombie-Anglaise, \$120,000.

M. FOSTER : S'agit-il ici de dragues neuves?

M. HYMAN : Oui, il y figure une drague neuve, en remplacement d'une ancienne drague, la "Mudlark", qui tombe de vétusté. La construction de cette drague a été adjugée à une maison connue sous le nom de "Polson Iron Works" de Toronto. La coque se construit en Colombie-Anglaise.

M. FOSTER : Il est impossible de faire un examen suffisant de cet immense crédit de \$1,000,000, parce qu'on a ajourné l'étude

M. HYMAN.

de ces crédits jusqu'aux derniers moments de la session, alors qu'on ne saurait obtenir les renseignements voulus. L'année prochaine, j'espère, le ministre se gardera de retomber dans la même faute et il nous soumettra son budget en temps voulu. Il le comprend, l'adoption précipitée de ces articles, comme nous l'avons fait cette après-midi, nous met dans l'impuissance de les critiquer. Tout le monde brûle de quitter la capitale; personne n'a plus de patience, et il faudrait un cœur bien plus dur que le mien pour tenir le ministre sur le gril et le forcer à donner des explications, à pareille phase de la session. En justice pour le Parlement et pour le pays, le ministre devrait éviter, à l'avenir, de réserver des crédits de cette importance pour les derniers moments de la session.

M. HYMAN : L'honorable député sait combien il est difficile à un ministre de faire discuter son budget. Voilà plusieurs semaines que je me tiens sur la brèche, guettant le moment favorable pour cela, mais il survenait toujours quelque incident, tantôt un amendement, tantôt autre chose, qui empêchait la Chambre de se former en comité pour discuter le budget.

Glissoirs et barrages flottants—district du Saint-Maurice, province de Québec—travaux d'amélioration des barrages-flottants, afin de faciliter le flottage et la garde des blocs de sciage, etc., \$30,000.

M. FOSTER : Quelles recettes le Gouvernement perçoit-il sur les glissoirs et les barrages-flottants du Saint-Maurice?

M. HYMAN : La totalité des recettes est de \$57,095 et celle des frais d'entretien, \$35,000.

M. FOSTER : Avez-vous sous les yeux le montant de la dépense effectuée jusqu'aujourd'hui?

M. HYMAN : Oui, elle atteint un chiffre fort élevé. La dépense totale se rattachant aux travaux de construction depuis le 1er juillet 1867 jusqu'au 30 juin 1905, est de \$625,000.

Chemins et ponts de colonisation au Manitoba et dans les Territoires du Nord-Ouest, \$15,000.

M. BLAIN : De quels travaux s'agit-il?

M. HYMAN : L'année dernière, j'ai déjà donné les éclaircissements voulus à cet égard. Ce crédit est la continuation et le complément de celui de la session dernière. Il s'agit de la construction d'un chemin, d'Edmonton à la rivière de la Paix et au lac des Esclaves. Dans une ou deux circonstances, le ministre de l'Intérieur a demandé à notre ministère de se charger de la confection de quelques chemins, se rattachant à la colonisation de certaines terres. Sauf dans quelques circonstances spéciales, comme lorsqu'il s'agit de grandes étendues de terre qu'il importe de rendre colonisables,

le ministère ne se chargera pas de pareils travaux.

A six heures, la séance est suspendue.

Reprise de la Séance.

La Chambre reprend ses travaux à huit heures.

TROISIEME LECTURE

De deux projets de loi d'intérêt privé :

Le 1er (n° 40), déposé par M. Zimmerman, relatif à certaines compagnies de prêt ;

Le 2e (n° 218), déposé par M. Calvert, tendant à prononcer le divorce de dame Nettie M. Bulmer.

DISCUSSION SUR LE BILL RELATIF A LA " GRAND RIVER AND WESTERN POWER COMPANY "

La Chambre passe à la discussion, en comité général, sur le projet de loi (n° 216), proposé par M. Guthrie, tendant à autoriser la compagnie des forces motrices de la Grande Rivière et de l'Ouest.

Sur le préambule.

L'honorable M. CHARLES S. HYMAN (ministre des Travaux publics) : Dans ce bill, il s'agit des forces hydrauliques de la Grande rivière, et ainsi ce projet de loi rentre dans la catégorie des mesures que le Gouvernement, pour son propre compte, se voit forcé, dans les circonstances, de rejeter. La commission internationale des voies navigables limitrophes, qui comprend une section canadienne et une section américaine, a formulé une demande, au cours de ses délibérations sur la question des voies navigables, et cette demande, formulée par le gouvernement américain, de concert avec le gouvernement canadien et celui de la province d'Ontario, est la suivante: c'est que, en attendant que les parties intéressées soient arrivées à un accord sur la question, ni le gouvernement fédéral ni le gouvernement d'Ontario n'accordent de nouveaux privilèges. Il a été rendu un décret du conseil relativement à cette demande, et le Gouvernement a transmis copie de ce décret au gouvernement d'Ontario. Ce décret traduit bien la pensée que j'ai développée ici au cours du débat sur cette question: c'est que le gouvernement fédéral désire se consulter et coopérer avec le gouvernement d'Ontario sur ces questions. En pareilles circonstances, je prie la Chambre de ne pas adopter le préambule de ce bill, pour les raisons que je viens d'alléguer.

M. W. F. MACLEAN : Le ministre (M. Hyman) voudrait-il bien déposer sur le bureau de la Chambre un exemplaire de ce décret du conseil ? A-t-il été livré à la publicité ?

M. HYMAN : Non.

M. W. F. MACLEAN : Pouvez-vous le communiquer à la Chambre ?

M. HYMAN : Rien ne s'y oppose.

M. MONK : Où sont situées ces forces hydrauliques ?

M. GUTHRIE : Ce bill a été présenté au Sénat. Mon nom y figure, bien que, peut-être, j'en connaisse moins le texte que certains membres du comité qui l'ont adopté. Ce bill a été présenté au Sénat et après que cette Chambre en eût été saisie, il a été renvoyé au comité des bills d'intérêt privé, qui l'a adopté, après y avoir apporté plusieurs modifications, et en ce moment, notre comité en est saisi. A mon avis, l'adoption de ce bill ne saurait créer d'embarras quelconques au Gouvernement, puisque l'article 8, modifié, renferme une disposition portant que toutes les démarches entreprises sous l'empire de cette charte seront subordonnées à l'approbation de l'exécutif fédéral et du gouvernement de la province d'Ontario. C'est là, il me semble, une sauvegarde suffisante pour nos intérêts. La proposition tend à détourner l'eau de l'embouchure de la Grande rivière à un point près de Dunnville, dans le comté de Haldimand. Actuellement, il y a un barrage, construit à cet endroit par le gouvernement fédéral, mais il n'est pas utilisé.

Autrefois, on s'est servi de cette eau pour alimenter l'ancien canal de Welland. Mais depuis la construction du nouveau canal, cette eau n'est plus utilisée. Ce bill propose la construction d'un petit canal se reliant à certains cours d'eau à cet endroit, de façon à diriger ces eaux vers le lac Ontario, où elles feront une chute de 200 ou 300 pieds. Toute cette entreprise est une œuvre d'environ 20 milles d'étendue. Toutefois, si le ministre des Travaux publics croit sérieusement qu'en raison de l'article amendé il est préférable de ne pas adopter ce bill, je me range volontiers à son avis.

M. R. L. BORDEN : Avant de consentir à ce que le bill soit réservé, sur la demande du ministre des Travaux publics ou de tout autre député, je voudrais d'abord que le décret du conseil en question fût déposé sur le bureau afin que la Chambre soit en mesure de l'étudier. J'ignore absolument la teneur de ce décret dont j'entends parler, aujourd'hui, pour la première fois. Ce bill a été adopté par un comité du Sénat ; il a été débattu par un comité de cette Chambre et maintenant que la Chambre en est saisie, voilà que le ministre prenant la parole, demande à la Chambre, au cours d'une harangue d'environ trente secondes, de repousser cette mesure et cela, parce que le Gouvernement aurait adopté un décret dont l'existence nous est parfaitement inconnue. Voilà une attitude vraiment singulière et il circule dans les couloirs de la Chambre d'assez curieuses rumeurs, relativement à l'opposition suscitée à ce bill, rumeurs dont je

pourrai faire part au ministre des Travaux publics, s'il le désire. Il est préférable que ce décret du conseil soit déposé sur le bureau de la Chambre, afin que la députation soit parfaitement en mesure de s'éclairer à cet égard.

M. HYMAN : J'ignore à quelles rumeurs l'honorable député fait allusion ; ces rumeurs ne sont pas parvenues à mes oreilles. J'ajoute que c'est là une question...

M. R. L. BORDEN : Le ministre nous a signalé l'existence d'un décret du conseil et nous avons droit d'obtenir le dépôt de ce document qui sert de base à l'opposition suscitée contre le bill ; et il importe que ce dépôt se fasse à fort brève échéance, avant que ce comité délibère davantage. Le règlement qui préside aux débats de cette chambre fait au ministre un devoir de la chose.

M. HYMAN : J'y consens volontiers. Je propose que le comité lève sa séance, et rende compte de l'état de la question, quitte à siéger de nouveau.

M. R. L. BORDEN : Lorsque le ministre, ce soir même, a voulu s'opposer à l'adoption de ce bill, en s'appuyant sur le fait qu'il existe un décret du conseil de pareille nature, il aurait dû, au préalable, déposer sur le bureau un exemplaire de ce document, au lieu de demander au comité de lever sa séance et de rendre compte de l'état de la question. Si ce décret de l'Exécutif lui fournit un prétexte pour faire échouer cette mesure, pourquoi ne s'est-il pas muni de ce document, avant de se présenter devant la Chambre ? Un membre du cabinet prend la parole, nous informe de l'existence d'un décret du conseil, puis, au cours d'une harangue d'environ une minute, il nous demande de repousser un projet de loi débattu par un comité du Sénat et par toute la Chambre haute elle-même, étudié par un comité de cette Chambre ; il nous demande, dis-je, de mettre au rancart ce projet de loi, en donnant pour prétexte l'existence d'un décret du conseil dont nous ignorons absolument la teneur.

M. EMMERSON : Au nom du ministère des Chemins de fer et des Canaux, vu qu'il m'a été impossible d'assister aux séances du comité des bills d'intérêt privé, j'ai chargé le sous-ministre de me remplacer, et j'ai le devoir de faire opposition à certaines dispositions de ce projet de loi, se rattachant au tributaire du canal Welland.

M. R. L. BORDEN : A-t-on déposé sur le bureau ce décret du conseil ?

M. EMMERSON : Le décret du conseil n'a pas été déposé sur le bureau du comité, mais, au point de vue du ministère, nous avons signifié au comité avis de notre opposition à l'adoption de ce projet de loi. J'ai aussi chargé le sous-ministre de déclarer que le bill en question n'a pas été présenté

M. R. L. BORDEN.

devant le comité voulu, puisqu'il contient des dispositions relatives aux services téléphoniques et télégraphiques. Le comité des chemins de fer et des canaux n'a pas apporté à l'étude de cette mesure le soin voulu. Il y a environ trois semaines, il est venu devant la Chambre un projet de loi similaire, qui avait été l'objet d'un rapport favorable du comité des bills d'intérêt privé. On signala la chose à mon attention et je proposai le renvoi du bill au comité des chemins de fer et des canaux.

M. BOYCE : L'article 3 se rattachant aux lignes télégraphiques et téléphoniques pourrait être retranché du bill ; les promoteurs y consentent.

M. GUTHRIE : Nous y consentons volontiers.

M. EMMERSON : Le comité des bills d'intérêt privé, paraît-il, a apporté quelques modifications à ces dispositions du bill ; mais la prescription ordinaire relative à la partie du texte qui figure encore dans ce projet de loi n'y a pas été incorporée. Les membres du comité des chemins de fer le savent, il existe à cet égard, une formule régulière et nous débattons fort attentivement ces dispositions. Le comité des bills d'intérêt privé ne donne pas, d'ordinaire, le degré d'attention voulu à l'étude de ces dispositions législatives. Indépendamment des raisons d'intérêt national déjà mentionnées, le comité, ce soir, n'est pas en situation de délibérer ce bill. Il y a certainement lieu de le renvoyer à un autre comité de cette Chambre.

M. R. L. BORDEN : Voilà une déclaration réellement remarquable dans la bouche d'un ministre. Il affirme qu'il faut renvoyer ce bill à un autre comité, sans formuler, dans ce but, aucune motion tendant au renvoi de la mesure en question. D'abord, le ministre des Travaux publics est venu nous déclarer, à l'improviste, qu'il faut repousser cette mesure sur-le-champ, à cause de l'existence d'un certain décret du conseil dont la teneur nous est parfaitement inconnue. Ensuite, le ministre des Chemins de fer, après avoir permis que le comité général de la Chambre fût saisi de la question, prend la parole et nous déclare qu'il ne convient pas de délibérer cette mesure devant ce comité. S'il désire le renvoi de ce bill au comité des chemins de fer et des canaux, pourquoi n'a-t-il pas proposé la chose en temps utile ? La première excuse ne semblant pas valable, voilà que le ministre des Chemins de fer nous en présente une autre. Il affirme que le sous-chef du ministère s'est rendu au comité des chemins de fer, afin d'y formuler les objections au point de vue du ministère, objections que ce comité a jugées peu valables.

M. W. F. MACLEAN : Il y a ici une question de plus haute importance encore : je

veux dire celle des droits de cette Chambre. Le ministre des Travaux publics a mentionné l'existence de ce décret du conseil; je demande que ce document soit déposé sur le bureau de la Chambre. Le premier ministre fait un signe de dénégation.

M. HYMAN : Non, le premier ministre fait un signe de tête, dans l'affirmative.

M. W. F. MACLEAN : La chose est possible. Si je me suis trompé, je reconnais mon erreur. Nous voulons le dépôt de ce document, d'autant plus que le ministre l'a mentionné, et nous y avons droit.

Sir WILFRID LAURIER : L'honorable député est certainement très défiant. J'ai fait un signe de tête, en effet, mais dans l'affirmative, comme l'a observé le ministre des Travaux publics. Le chef de l'opposition a fait allusion à certaines rumeurs qui, prétend-il, seraient en circulation. J'ignore ce qu'il veut dire et je le prierais de s'expliquer.

M. R. L. BORDEN : Je le répète, il circule dans les couloirs de cette Chambre certaines rumeurs à l'effet que certains membres du Gouvernement seraient intéressés dans une compagnie rivale de la compagnie en question. J'ignore ce qui en est. Le premier ministre devrait savoir si cette rumeur est fondée.

Sir WILFRID LAURIER : Non, monsieur l'Orateur, je ne sais absolument rien de tout cela.

M. R. L. BORDEN : Le premier ministre peut-il affirmer que cette rumeur n'est pas fondée?

Sir WILFRID LAURIER : Je ne sais pas si cette rumeur est, oui ou non, fondée, parce que je n'en connais absolument rien. Il est possible que cette rumeur soit fondée ou qu'elle ne le soit pas. S'il existe une société d'intérêt privé dans laquelle un député quelconque soit intéressé, je l'ignore. Au demeurant, je désirerais le savoir et j'ai le devoir de l'apprendre; et si l'honorable député possède quelques renseignements à cet égard, je serais bien aise qu'il les communiquât à la Chambre. Je le répète, je ne sais pas qu'aucun membre du Gouvernement soit intéressé dans une compagnie quelconque, et si quelque député peut m'éclairer à cet égard, c'est son devoir de le faire. Nous avons discuté le fond même de ce projet de loi. Je vais dire à la Chambre tout ce que j'en sais. Le Gouvernement a étudié la question l'autre jour. Le ministre des Travaux publics nous a informés que la commission internationale des voies navigables a demandé qu'il ne soit rien fait qui puisse influer sur le régime de ces eaux, jusqu'à ce que la commission internationale ait dressé son rapport. Voilà tout ce que j'en sais. Quant au décret du conseil, il est possible qu'il existe, mais j'en ignore; on

n'a pas signalé la chose à mon attention. Sans doute, j'appose ma signature au bas de tous les décrets du conseil, mais je ne saurais thésauriser tout cela dans ma mémoire. Je vais relater à la Chambre ce qui s'est passé, lorsque la question a été mise à l'étude, à la séance du conseil en question. Indépendamment de la considération mentionnée par le ministre des Travaux publics, affirmant que la commission internationale a demandé que personne ne soit autorisé à utiliser les forces hydrauliques dans cette région, de façon à porter atteinte à la puissance hydraulique du Niagara, j'ai cru que le ministre des Chemins de fer nous a donné à entendre que ce bill autorise le détournement de l'eau d'un cours d'eau qui alimente le canal Welland. A mon avis, c'était là une raison suffisante pour justifier le rejet de ce bill. Voilà l'avis émis par le ministre des Travaux publics. J'ai donné instruction au directeur général des Postes de se rendre au comité afin de s'opposer à l'adoption de ce bill pour cette raison, et de constater si, oui ou non, ce bill autoriserait la compagnie à dévier les eaux du cours d'eau qui sert à l'alimentation du canal Welland. C'est là une question sur laquelle je ne possède aucun renseignement; mais paraît-il, le fait ne saurait faire doute. Lorsque le directeur général des Postes se présente devant le comité, celui-ci avait fait rapport sur le bill. Voilà tout ce que je sais à cet égard. Au demeurant, le Gouvernement se fera un devoir de fournir à la Chambre tous les renseignements auxquels elle a droit et qu'il sera possible de lui fournir.

M. EMMERSON : De tous les membres du cabinet, je suis probablement celui qui s'est le plus intéressé au bill à l'étude. Un de ses principaux promoteurs est souvent venu en conférer avec moi et je lui ai fait part des raisons militant contre l'adoption de pareille mesure, au point de vue de la navigation du canal Welland, et de l'atteinte qu'il porterait au régime des eaux qui alimentent ce canal. L'inconvénient était tel qu'au point de vue du ministère il nous a été impossible de consentir à l'adoption du bill. Je tiens à le déclarer, je ne suis ni directement ni indirectement, même de la façon la plus éloignée, intéressé dans aucune force hydraulique, soit dans cette partie soit dans toute autre partie du Canada, et ainsi l'opposition...

M. R. L. BORDEN : Ce n'est pas le ministre des Chemins de fer (M. Emmerson) que mes remarques visent.

M. EMMERSON : Mon opposition au bill, ne s'inspire que de l'intérêt du canal Welland.

M. BOYCE : Comment peut-on supposer que ces travaux influeraient sur le régime des eaux qui alimentent le canal Welland? Nous avons discuté la chose, en séance du comité, sans que personne ait pu nous con-

vaincre de ce fait, bien que le sous-ministre ait fait acte de présence tout le temps.

M. EMMERSON : Ce bill est venu en discussion, au cours de la session dernière. L'ingénieur en chef des canaux, M. Schreiber, signala le fait à mon attention et nous fîmes opposition au bill, dans l'intérêt du canal Welland. Quand la Chambre a été saisie de nouveau de ce bill cette année, l'ingénieur en chef actuel, M. Butler, signala aussi le fait à mon attention et souleva la même objection. Bien entendu, je ne possède pas de connaissances techniques à cet égard, et je ne saurais dire dans quelle mesure ces travaux nuiraient au régime de ces eaux. Je m'en rapporte à l'avis de mes ingénieurs, à cet égard.

M. R. L. BORDEN : Le ministre a-t-il obtenu de son fonctionnaire un rapport par écrit ?

M. EMMERSON : Non.

M. R. L. BORDEN : Si la question est aussi grave que le ministre nous le donne à entendre, il y aurait lieu de croire qu'il aurait dû obtenir de ses fonctionnaires un rapport qu'il pourrait présenter à la Chambre, en donnant les raisons sur lesquelles on s'appuie pour affirmer que ces travaux porteraient atteinte au régime des eaux qui alimentent le canal Welland. Si les travaux autorisés par le bill à l'étude portent une atteinte quelconque à l'intérêt public, il faut rejeter cette mesure. Si ces travaux tendent à mettre obstacle au système adopté par le Gouvernement, de concert avec le gouvernement de la province d'Ontario, il faut repousser ce bill. Ce que je désapprouve, c'est qu'on renvoie ce bill au comité, d'une façon aussi cavalière et dans des circonstances qui semblent quelque peu singulières. D'ailleurs, en nous informant, ce soir, de l'existence du décret du conseil en question, le ministre des Travaux publics (M. Hyman) aurait dû, au moins par courtoisie envers la Chambre, et en justice envers lui-même, déposer sur le bureau une copie de ce décret, de façon à nous permettre de nous éclairer sur une situation que nous n'avons pas réussi encore à débrouiller. J'ignore, pour le moment, la nature de ce décret du conseil ; je ne saurais dire le système qu'il établit ni l'objectif visé, ni de quelle façon il réalise l'œuvre de la commission internationale des voies navigables ; et cependant, on nous demande de repousser ce bill, sur la foi de deux ou trois phrases prononcées par le ministre des Travaux publics (M. Hyman) qui affirme que ce décret renferme des dispositions d'une importance telle qu'il faut repousser cette mesure ; et, ce décret du conseil, ne l'oublions pas, malgré toute son importance, le premier ministre l'a entièrement oublié, d'où force nous est bien de conclure que la chose n'a pas fait une impression durable sur son esprit.

M. BOYCE.

M. HYMAN : Je tiens d'abord à me faire exonérer de toute intention d'avoir voulu manquer d'égards envers la Chambre ; l'honorable député le sait, j'ai été très occupé, toute la journée, ici.

M. R. L. BORDEN : Je le sais.

M. HYMAN : On a donné à entendre qu'un membre du Gouvernement voulait assister à une séance du comité. On m'a signalé la chose trop tard, et il est possible que je n'y aie pas donné toute l'attention voulue. Si mes souvenirs sont fidèles, le décret du conseil contient tout simplement une proposition formulée par la section canadienne et la section américaine de la commission internationale et transmise au Gouvernement avec prière de l'adresser au gouvernement d'Ontario. Voilà à quoi se borne ce décret du conseil : il ne formule aucun système, mais il transmet la requête de la commission internationale au gouvernement d'Ontario.

M. BOYCE : Est-ce là la résolution transmise ?

M. HYMAN : Oui.

M. BOYCE : J'ai sous les yeux le texte de cette résolution dont il a été question samedi dernier, et dont voici la teneur :

Commission internationale des eaux navigables,

Bureau de la section américaine,
328 édifice fédéral,
Buffalo, N.-Y.

A une séance de la commission internationale des voies navigables limitrophes, tenue au bureau de la section américaine, à Buffalo, N.-Y., le 28 octobre 1905, la résolution suivante a été adoptée :

Arrêté : que de l'avis de cette commission, il importe qu'il ne soit plus accordé ni conféré de droits ni de privilèges, relativement à l'usage et à la déviation des eaux se déversant du lac Supérieur, soit par le gouvernement des Etats-Unis, soit par le gouvernement du Canada, en attendant que la commission ait pu recueillir toutes les données et tous les renseignements voulus, pour qu'elle puisse formuler ses conclusions et ses propositions relativement à la réglementation de l'excédent du débit de ces eaux, ou que si on accorde pareils privilèges, qu'ils soient subordonnés aux règlements que pourront adopter les deux gouvernements collectivement.

Attesté : (Signé) J. P. MABEE,

Président de la section canadienne.

(Signé) O. H. ERNEST,

Président de la section américaine.

Pour vraie copie.

(Signé) THOMAS COTE,
Secrétaire.

M. HYMAN : Ce n'est pas là le document en question.

M. BOYCE : Pardon, M. le ministre, c'est la résolution transmise au gouvernement d'Ontario. J'ai eu occasion de prendre connaissance de la lettre qu'il a adressée au commissaire des terres domaniales d'Ontario et

cette lettre contient précisément la résolution qu'il a transmise.

M. GERMAN : Au cours de cette session, j'ai saisi la Chambre d'un bill tendant à prolonger le délai pour la construction des travaux de la compagnie de force motrice d'Erié-Ontario, compagnie qui a obtenu sa personnalité civile, il y a environ deux ans, dans le but de construire un canal de force et un coursier, du lac Erié à la rivière Jordan.

Le Parlement a adopté ce bill, au cours de la session actuelle, et la prorogation de délai est aujourd'hui un fait accompli. Le projet de loi à l'étude est similaire à celui dont la Chambre a été saisie, la session dernière, et s'il a été retiré, c'est que la compagnie n'a pas réussi à s'entendre avec les minotiers et les citoyens de Dunnville, dans le comté représenté par le député de Haldimand (M. Lalor). Le Sénat en a été saisi, plus tard, au cours de cette session. Dans sa teneur primitive, le bill tendait à détourner l'eau du canal d'alimentation du canal Welland, ce qui aurait pour effet de porter une grave atteinte aux droits acquis dans le comté de Welland.

M. R. L. BORDEN : De quels droits acquis s'agit-il ?

M. GERMAN : Il s'agit des droits acquis de la ville de Welland, qui demande, à cette source, la force motrice pour l'actionnement de son aqueduc ; il s'agit encore des droits acquis de la compagnie d'électricité qui fournit à la ville de Welland l'éclairage électrique et verse au Gouvernement une redevance très élevée pour la force hydraulique qu'elle obtient du cours d'eau qui alimente le canal Welland. En outre, il y a une quantité considérable d'eau venant de ce canal d'alimentation, qui fournit aux besoins du canal Welland, bien que le canal Welland soit alimenté par le lac Erié...

M. W. F. MACLEAN : A quelle source la compagnie de force motrice "Cataract" demande-t-elle sa force hydraulique ?

M. GERMAN : Au canal Welland.

M. W. F. MACLEAN : Est-ce de la même façon ?

M. LALOR : Non.

M. GERMAN : La compagnie de force "Cataract" obtient son eau du canal Welland, bien qu'elle verse au Gouvernement une redevance pour l'eau qu'elle y puise. Je me suis opposé à l'adoption du bill à l'étude, dans sa rédaction primitive, parce que l'exécution des travaux autorisés dans les dispositions primitives de ce bill aurait pour conséquence de mettre à sec le canal d'alimentation du canal Welland. J'en ai conféré avec le ministre des Chemins de fer et des Canaux. Il a chargé ses ingénieurs de faire enquête à cet égard, et l'ingénieur en chef du ministère m'a dit que ces travaux auraient pour résultat d'épuiser

ser le tributaire du canal de Welland. Je me suis opposé à toutes mes forces à l'adoption de pareille mesure par le Parlement. L'article relatif à cette question débattue a été retiré. Le bill, dans son texte actuel, défend de porter atteinte au régime actuel de la Grande rivière, d'abaisser le niveau du tributaire du canal Welland et de nuire à la navigation de ce canal.

M. R. L. BORDEN : Est-ce là la disposition qui figure actuellement au bill ?

M. GERMAN : Voilà la disposition qui figure actuellement dans le projet de loi, avec les amendements apportés par le comité des bills d'intérêt privé.

M. R. L. BORDEN : Cette disposition soulève-t-elle des objections ?

M. GERMAN : Non, personne ne s'y oppose, et j'ajoute que je ne suis nullement intéressé dans l'un ou l'autre de ces bills. Je ne sache pas qu'aucun membre du Gouvernement soit autorisé dans aucun autre projet de loi. Deux compagnies sont autorisées à développer la force électrique, à l'embouchure de la rivière Jordan. Une de ces compagnies est connue sous le vocable de "compagnie de force d'Erié-Ontario", et j'en suis convaincu, pas un seul membre du cabinet n'y est intéressé ; car je connais parfaitement tous ceux qui possèdent quelque intérêt dans cette société. L'autre compagnie porte le nom de "compagnie de force, de chaleur et de lumière Jordan" ; primitivement, elle s'appelait la "compagnie de force de Hamilton et du lac Erié".

Voilà vingt ans que cette compagnie existe, en ce sens qu'elle jouit d'une charte et elle n'a pas encore tenté une seule démarche pour dévier l'eau vers le canal Welland et elle ne tentera jamais rien, parce que tous les ingénieurs qu'on a consultés sur ce projet, déclarent qu'il est absolument irréalisable. J'en suis convaincu, nul membre du Gouvernement n'est intéressé dans cette compagnie. Qu'il me suffise donc de le répéter ; je me suis opposé, au début même, à cette mesure, parce que l'exécution des travaux autorisés par le bill, dans sa teneur primitive, aurait porté atteinte aux intérêts acquis dans le comté que j'ai l'honneur de représenter ici, et nuirait à la navigation du canal Welland. Le bill, dans sa rédaction actuelle, ne porte aucune atteinte aux droits acquis. Il est impossible qu'il porte atteinte aux droits des particuliers, en ce qui concerne les eaux du canal Welland. Rien ne s'oppose à l'adoption de ce bill. On peut s'opposer à ce que l'on puise l'eau dans le lac Erié ou à ce qu'on défigure les beautés des chûtes de Niagara. La Chambre connaît parfaitement ma façon de penser à cet égard. Je puiserais tout le volume d'eau qu'il me serait possible d'utiliser, jusqu'à épuisement même des chutes de Niagara, et je l'emploierais à la production de la force motrice, sans me soucier de défigurer le paysage. Dans sa teneur actuelle, à mon avis,

le bill ne porte atteinte à aucun intérêt public ou privé.

M. R. L. BORDEN : L'honorable député est au courant des dispositions actuelles du bill et je les ignore. Je lui pose la question : tous les travaux se rattachant au lac Érié sont-ils subordonnés à l'approbation de l'Exécutif ?

M. GERMAN : Les articles a, b, c, d, e, f et g, de l'article 8, ont été éliminés et on leur a substitué la disposition que voici :

Construire, entretenir et tenir en service un coursier entre la Grande rivière et le lac Érié ou le lac Ontario, à travers les comtés de Haldimand, Welland et Lincoln ou l'un quelconque de ces comtés, de tels points de départ et d'arrivée que pourront approuver le Gouverneur en conseil et aussi le Gouverneur en conseil de la province d'Ontario, ainsi qu'il est ci-haut prescrit.

Nul pouvoir (par les présentes accordé, ne conférera de droits quelconques relativement à l'utilisation des eaux du canal d'alimentation du Welland, ou ne sera exercé de façon à porter atteinte au régime actuel des eaux de la Grande rivière, du canal d'alimentation de Welland, ou du canal Welland.

Quand on a inséré dans le bill l'article que je viens de citer, en remplacement des divers paragraphes de l'article 8 qui, à mon avis, auraient porté atteinte au canal Welland et aux intérêts acquis, j'ai cessé toute opposition. Les promoteurs du bill ont souscrit à ces modifications. C'est à ma demande et à celle du député de Haldimand (M. Lalor) que le comité a apporté ces modifications au bill, et du moment qu'on les a adoptées, notre opposition n'avait plus de raison d'être. Tout est subordonné à l'approbation de l'exécutif fédéral et à l'approbation de l'exécutif de la province d'Ontario.

M. W. F. MACLEAN : C'est l'eau du lac Érié qu'on dévie et qu'on utilise, et voici comment la chose se fait : ces cours d'eau se jetant dans le lac Érié, et y épanchant leurs propres bassins, on utilise la rivière. Il est impossible de faire remonter une rivière vers sa source, mais l'eau du lac Érié dévie vers la rivière Welland ou vers la Grande rivière, et on pourrait la dévier, par un canal passant sur la montagne et la déverser dans la rivière Jordan.

M. GERMAN : Si l'honorable député me le permet...

M. W. F. MACLEAN : Ce que j'affirme est parfaitement exact.

M. GERMAN : Non, c'est inexact.

M. W. F. MACLEAN : C'est parfaitement exact et tous les projets ont pour base l'utilisation des eaux du lac Érié; on les fait remonter par ces cours d'eau et on les déverse de la montagne.

Si le ministre des Chemins de fer soumet un mémoire à la Chambre, il pourrait y ajouter un autre renseignement, à savoir

M. GERMAN.

où la compagnie de force hydraulique d'Hamilton puise son eau ? C'est l'eau du lac Érié, mais la compagnie la tire d'une des sources d'alimentation du canal Welland et de l'ancien canal Welland.

M. GERMAN : Non.

M. W. F. MACLEAN : J'en suis passablement certain.

M. GERMAN : Oh, non.

M. W. F. MACLEAN : C'est l'ancien canal Welland, et le ministre devrait nous donner un état contenant tous ces renseignements.

M. GERMAN : L'honorable député ne connaît pas cela.

M. W. F. MACLEAN : Oui, il le connaît.

M. GERMAN : Il se croit bien renseigné, mais il ne l'est pas autant qu'il pense. La compagnie a l'intention, je crois, de pomper l'eau du lac Érié dans la Grande rivière; par quels moyens? Je ne le sais pas.

M. W. F. MACLEAN : C'est ce que je dis.

M. GERMAN : Il n'y a pas de doute à cela. La compagnie a l'intention d'employer l'eau du lac Érié au développement de l'énergie.

M. LALOR : Au moyen de pompes.

M. GERMAN : Oui. Quand le volume d'eau de la Grand-rivière ne suffira plus aux fins de l'entreprise de la compagnie, elle pompera l'eau du lac Érié dans la rivière, en amont du barrage. Ce dernier traverse la rivière à son embouchure et crée une source d'alimentation pour le canal Welland.

M. W. F. MACLEAN : C'est exactement cela.

M. GERMAN : La compagnie de force hydraulique d'Hamilton emploie l'eau du canal Welland; pas du vieux canal, mais du nouveau. Elle emploie l'eau du lac Érié qui descend par le canal.

M. LALOR : Ce projet de loi offre un certain intérêt local à mes commettants et je crois connaître la géographie de l'endroit aussi bien que qui que ce soit en cette Chambre. L'honorable député de York-sud (M. Maclean) ne comprend certainement pas la situation. Je dirai d'abord pour son information que le niveau de la Grand-rivière est de sept pieds plus élevé que le niveau du lac Érié et que pour en augmenter le débit, la compagnie devra employer des pompes qui y amèneront l'eau par le canal qu'elle demande à construire. La Grand-rivière est une superbe nappe d'eau qui mesure environ trois quarts de mille de largeur à Dunnville, où j'habite. Elle traverse les comtés de Brant, de Wellington et de Haldimand. A Dunnville, un barrage refoule ses eaux,

qui alimentent le vieux canal Welland au moyen du canal d'alimentation du nouveau canal Welland. Autrefois le vieux canal s'alimentait entièrement dans la Grand-rivière, mais depuis que le nouveau canal a été construit, le lac Erié a été mis à profit et le volume d'eau de la rivière n'est pas autant utilisé qu'autrefois. Il y a des manufactures en activité sur le canal d'alimentation de la rivière, à Dunnville, et le Gouvernement y a de grands travaux d'intérêt public, tels que barrages et jetées, qui sont sous la surveillance d'un surintendant et de son personnel. Le printemps, le surplus d'eau de la rivière s'écoule dans le lac au moyen du barrage, à Dunnville, que l'on ouvre.

Je comprends très bien pourquoi le Gouvernement est si particulier au sujet de ce projet de loi. Pendant qu'on le discutait devant le comité des chemins de fer du Sénat, j'ai fait adopter plusieurs modifications importantes pour protéger les intérêts de mes commettants. J'ai également assisté à la séance du comité des bills d'intérêt privé de la Chambre des communes avec l'honorable député de Welland (M. German) et nous avons réussi à faire insérer dans le projet de loi plusieurs dispositions afin de protéger davantage les intérêts des régions que nous représentons au Parlement. Ainsi je ne suis plus opposé au projet de loi, quoique je le fusse au commencement. Je crois que les modifications que nous avons proposées à ce projet de loi sont de nature à sauvegarder les intérêts de la population de Dunnville et des comtés que le canal projeté traversera. Ce sera le devoir du Gouvernement, si cette mesure devient loi, de surveiller plus strictement ses grands travaux à cet endroit en même temps que les intérêts du public concerné en lui offrant plus de protection. Une des dispositions que nous avons fait insérer donne aux cultivateurs les moyens de traverser d'une berge à l'autre du canal. Je le répète, la Grand-rivière est une superbe nappe d'eau et nous ne voulons pas que son niveau normal soit changé, car si on l'élève, elle inondera les terres des cultivateurs; si on l'abaisse, les industries en souffriront. Nous avons en conséquence fait insérer une disposition pour forcer la compagnie à maintenir l'eau à son niveau dans la Grand-rivière et dans le canal d'alimentation du canal Welland. De la sorte les intérêts des industriels et des cultivateurs seront protégés. La compagnie a contracté certains engagements envers la ville de Dunnville et nous avons fait insérer une disposition qui protège, je crois, notre ville et que, je l'espère, le Gouvernement acceptera.

M. HYMAN : Quels sont ces engagements ?

M. LALOR : Ne pas nuire aux industries en changeant le niveau de l'eau. Le projet de loi contient cependant une disposition que je n'approuve pas, celle qui donne à la com-

pagnie le pouvoir d'exproprier pour les fins de son canal à des prix basés sur l'évaluation. La Chambre sait quel désagrément c'est pour le cultivateur de voir sa terre traversée par un canal. Je n'approuve pas cette disposition du projet de loi, que le comité des bills d'intérêt privé n'a pas jugé à propos de modifier. A part celle-là, je crois que toutes les autres ont l'approbation de l'honorable député de Welland et de moi-même. Cette mesure entourée des garanties ordinaires pour en assurer l'exécution convenable est dans les intérêts de la circonscription que je représente ici. Je crois que les dispositions que nous avons fait insérer assureront cette exécution, et, à mesure que la discussion avancera, je me propose de soumettre quelques autres modifications pour assurer davantage la garantie des intérêts du public.

M. EMMERSON : La raison de mon opposition à ce projet de loi est basée sur l'opinion généralement répandue que ce canal met en danger les intérêts du public et l'efficacité du canal Welland.

M. SPROULE : Le ministre veut-il me permettre ? Si j'ai bien compris le ministre des Travaux publics, le Gouvernement a adopté à ce sujet une certaine politique qu'il a énoncée dans un décret. Pourquoi alors les ministres au Sénat n'ont-ils pas dit cela, quand le projet de loi y a été discuté ?

M. HYMAN : Je ne crois pas avoir déclaré que le Gouvernement avait arrêté une ligne de conduite à ce sujet. J'ai dit qu'un décret ministériel avait été adopté. J'ai expliqué dans quelles circonstances; ce n'était pas spécialement par rapport à ce projet de loi, mais pour toutes les mesures analogues qui seront soumises au Parlement.

M. SPROULE : Le Gouvernement n'a-t-il pas arrêté cette politique après une entrevue avec M. Whitney ?

M. HYMAN : Oui, c'est la politique arrêtée par le Gouvernement que nous n'autoriserons plus de compagnies de force motrice tant que le gouvernement fédéral et le gouvernement d'Ontario n'auront pas étudié ensemble la question sous tous ses aspects. Il y a plusieurs questions de juridiction à régler à ce sujet entre les deux gouvernements. L'ex-ministre de la Justice avait préparé un projet de loi basé sur cette décision et le soumit à M. Whitney qui nous pria de le laisser de côté. Le Gouvernement l'a abandonné. A la demande du gouvernement d'Ontario, le projet de loi concernant la compagnie de force motrice d'Ontario a été retiré. Comme il avait été déposé devant le Sénat, je n'en ai eu connaissance que ces jours derniers.

M. EMMERSON : Je veux que l'on comprenne bien que mon opposition au projet de loi n'est qu'au point de vue de mon département. Nous donnons le pouvoir à la

compagnie de construire, maintenir et exploiter un cours d'eau sous forme de canal entre la Grand-rivière ou le lac Erié et le lac Ontario, en traversant plusieurs comtés. La condition de l'entreprise est que les plans devront recevoir l'approbation du gouvernement d'Ottawa et du gouvernement d'Ontario et que la compagnie ne doit nuire en rien au niveau actuel de l'eau. L'on cherche à jeter sur le département des Chemins de fer la responsabilité de surveiller cela. De plus la compagnie aura le pouvoir de construire, maintenir et mettre à profit tous les ouvrages nécessaires, barrages, quais, lignes de tuyaux, jetées, écluses, etc., sur les canaux d'alimentation de son canal. Cependant l'honorable député d'Haldimand (M. Lalor) affirme que les intérêts des habitants de ces comtés sont protégés. Une de ces mesures de protection est que la compagnie s'engage à payer tous les dommages qu'elle causera dans l'exercice de ses pouvoirs. Nous lui accordons certains pouvoirs et nous voulons rejeter sur le département des Chemins de fer la responsabilité de voir à ce qu'elle n'endommage pas les travaux du Gouvernement. Puis nous ajoutons : si elle endommage la propriété publique, elle en paiera les frais.

M. FOWLER : La compagnie n'est-elle pas tenue de soumettre ses plans au Gouvernement avant de pouvoir exercer ses droits ?

M. EMMERSON : Pourquoi jeter cette responsabilité, sur le Gouverneur en conseil ? Il est admis que la construction même de ce canal nuira aux ouvrages existants. Il est de la plus haute importance de maintenir la navigabilité du canal et de ne conférer à aucune compagnie des pouvoirs dont l'exercice pourrait nuire à la navigation. Si nous confions au département des Chemins de fer la responsabilité de surveiller l'application de cette loi, le dommage pourra peut-être avoir été causé avant qu'il ait pu être prévenu et les grands travaux publics et particuliers à cet endroit souffriront de grands dégâts. Nous pourrions tenter des poursuites, mais quelle satisfaction sera-ce ? A part l'aspect d'intérêt national de la question, ce projet de loi devrait être combattu au point de vue de la protection de nos travaux publics.

Je n'ai pas pu assister à la réunion du comité des bills d'intérêt privé, mais j'ai averti les promoteurs de l'entreprise que je me verrais forcé de refuser leur demande. J'étais obligé de rester à la Chambre pour surveiller la discussion des subventions aux chemins de fer pendant que se discutait cette mesure devant le comité, mais j'ai fait enregistrer le projet du département. M. Schreiber m'a averti, l'année dernière, que cette entreprise compromettrait la navigabilité du canal et ne devrait pas être permise. L'ingénieur en chef du département, M. Butler, me dit la même chose. Je ne suis

M. EMMERSON.

pas personnellement intéressé dans cette question et j'aimerais voir la compagnie recevoir ce qu'elle demande, si l'intérêt public n'a pas à en souffrir.

M. FOWLER : Vous tuez le bill.

M. EMMERSON : Je dis tout simplement ce qui est.

M. FOWLER : Vous multipliez à plaisir les objections.

M. L'ORATEUR : L'heure consacrée aux bills d'intérêt privé étant expirée, la Chambre se formera de nouveau en comité des subsides.

SUBSIDES.

Prolongement du télégraphe à l'île du Cap-Breton, \$1,000.

M. ALEX. MARTIN : Le ministre a fait construire une ligne de téléphone à cet endroit ?

M. HYMAN : Nous avons construit un tronçon de ligne télégraphique, et à certains endroits nous avons posé un téléphone au lieu d'engager un télégraphiste. Nous posons simplement les appareils là où les affaires peuvent se faire par téléphone, tout en économisant le salaire d'un télégraphiste.

Etablissement de deux stations de télégraphie sans fil, système Marconi, comme alternative au raccordement par câble sous-marin, à Grosse-Ile—Réseau de la quarantaine, \$3,500.

M. SPROULE : Pourquoi ces stations ?

M. HYMAN : Nous avons éprouvé beaucoup de difficulté avec notre câble sous-marin ; il se trouvait sur le chenal de la navigation et était toujours brisé par les ancres des bateaux. Les réparations étaient parfois difficiles, le Gouvernement n'ayant qu'un seul bateau préposé à la garde des câbles et il navigue tout le long des côtes entre Québec et Halifax. Nous avons décidé de poser le système Marconi afin d'avoir un service ininterrompu.

M. SPROULE : Le système Marconi fonctionne-t-il bien ?

M. HYMAN : Oui ; très bien.

M. SPROULE : Quelle est la distance ?

M. HYMAN : Vingt-cinq milles. Le département des Travaux publics n'a que cette station et une autre. C'est le département de la Marine et des Pêcheries qui administre toutes les autres.

Bureau de télégraphe à Athabasca-Landing, sur la ligne d'Edmonton à Athabasca, \$1,100.

M. LAKE : Le bureau du télégraphe à Humboldt est-il dans le nouveau village où passe le chemin de fer ?

M. HYMAN : Le sous-ministre ne peut me renseigner exactement sur ce point dans le moment. Depuis la construction du chemin

de fer, toutefois, nous avons changé le bureau de télégraphe de place et il se trouve probablement dans le nouveau village.

M. LAKE : Il me semble que vous avez construit, l'année dernière, un nouveau bureau de télégraphe et une étable, et que vous avez amené le bois à grands frais de Saskatoon. C'était, à mon avis, une chose ridicule, puisque le chemin de fer allait être construit immédiatement jusqu'au village.

M. HYMAN : Le marché avait peut-être été conclu avant de l'apprendre ?

M. LAKE : La ligne était en construction depuis quelque temps à ce moment. Je remarque aussi que le télégraphe longe le chemin de fer sur une longue distance. Le ministre a-t-il arrêté un plan quelconque pour l'administration du télégraphe à cet endroit ?

M. HYMAN : Nous avons eu des pourparlers dans le but de supprimer les lignes télégraphiques partout où c'est possible. Les télégraphes sont destinés aux régions que les compagnies ne veulent pas desservir, mais c'est leur politique de les abandonner partout où elles peuvent le faire pour économiser les frais d'exploitation. Il en est de même pour les téléphones du Gouvernement. Nous sommes en pourparlers avec des compagnies qui les ajouteront à leurs réseaux.

M. LAKE : Je suppose que le ministre prendra soin de ne pas priver les colons d'un service aussi utile ?

M. HYMAN : C'est là une des difficultés que le Gouvernement a à combattre : il ne peut en faire des lignes de rapport. Si nous voulons arriver à ce résultat, nous devons songer au public qui emploie ce genre de communication.

M. SPROULE : Le Gouvernement prend-il soin de stipuler, quand il vend ses lignes aux corporations, que si les tarifs sont trop élevés il aura le droit de les réduire ?

M. HYMAN : Je ne crois pas que le Gouvernement ait encore été aussi exigeant, mais s'il devait l'être, je pense que la ligne qu'il vendrait serait une si petite partie du réseau de la compagnie, que la réglementation des tarifs n'en vaudrait pas la peine.

M. SPROULE : Si j'ai bien compris le ministre, le Gouvernement exploite ces lignes tant qu'il ne peut pas trouver une compagnie ou quelqu'un pour les exploiter à sa place. Il me semble que le Gouvernement agirait sagement en se réservant le droit de réglementer les tarifs. Les corporations ne se font aucun scrupule d'arracher le plus d'argent possible au public, quand elles en ont le droit. Le Gouvernement devrait se réserver le droit, quand il vend ces lignes, de protéger le public contre les exactions des corporations.

M. HYMAN : Je me souviens en ce moment que nous avons conclu un marché par lequel la compagnie ne devra pas exiger plus que le tarif fixé. Si la compagnie achète nos lignes, elle devra se conformer à cette condition.

Travaux publics imputables sur le revenu—édifices publics, Ontario. Balance due sur le terrain, y compris frais judiciaires, etc., à Owen-Sound, \$250.

M. SPROULE : Cette somme est-elle toute pour les frais judiciaires ?

M. HYMAN : Non; cette somme comprend la balance sur le prix de l'emplacement, les frais judiciaires et tout. Il manque encore \$250 pour parfaire le tout.

M. SPROULE : A combien se montent les frais judiciaires ?

M. HYMAN : Cent piastres. C'est le ministère de la Justice qui paie cette somme. La procédure que nous suivons est celle-ci : le ministère des Travaux publics achète le terrain, et le département de la Justice complète les titres et vérifie les comptes.

Loyer des édifices publics du Dominion, \$17,000.

M. SAM. HUGHES : Le département des Travaux publics a-t-il songé à acheter le Collegiate Institute pour donner plus d'espace au département de la Milice ? J'ai entendu dire que le département était en pourparlers à cet effet.

M. HYMAN : Le ministre de la Milice m'en a parlé l'autre jour, mais le budget ne contient aucun crédit à ces fins.

M. SAM. HUGHES : Je crois que le Gouvernement devrait, avant que ces propriétés prennent trop de valeur, acheter tout le pâté de maisons sur ce côté du carré Cartier, y compris l'édifice de l'école normale. Le ministre a-t-il étudié ce projet ou attend-il que le ministre de la Milice le lui soumette ?

M. HYMAN : Naturellement c'est le département de la Milice qui doit prendre l'initiative. Le ministre a demandé en effet de préparer un plan pour voir si un édifice à cet endroit remplirait tous les besoins.

M. SAM. HUGHES : Vous feriez bien d'entrer en négociations avec le gouvernement provincial qui possède l'école normale. Cet édifice est devenu trop petit et j'aimerais voir le département de la Milice acheter tout le pâté de maisons à cet endroit.

Ports et rivières d'Ontario, \$107,795.84.

M. SAM. HUGHES : J'ai cherché en vain un crédit quelconque en vue d'améliorer la navigation sur la rivière Trent.

M. HYMAN : Cela ne relève pas de mon administration.

M. SAM. HUGHES : Le département des Travaux publics a des bureaux tout le long du canal de la vallée de la rivière Trent et y maintient des barrages, des quais et le reste. Je suis sûr que le ministre a oublié ces travaux, car je ne vois rien dans ses crédits qui les concerne. Les canaux sont sous la direction du Gouvernement et les travaux le long du canal de la rivière Trent ont grandement besoin de réparations.

M. HYMAN : La difficulté est que la plupart de ces travaux sont sous la direction du département des Chemins de fer.

M. HUGHES : Les quais ne le sont pas.

M. HYMAN : Si l'honorable député veut me mentionner les travaux qu'il a trouvés en ruine, je m'en occuperai.

Dragage dans la province de Québec et dans la province d'Ontario, \$35,000.

M. BLAIN : J'ai dit, cette après-midi, qu'il était important de faire du dragage à Port-Credit, dans le comté de Peel, sur le lac Ontario. Une somme d'argent a été affectée, il y a quelques années, à la construction de quais à cet endroit. Le prédécesseur de l'honorable ministre a envoyé un ingénieur pour en faire l'inspection et il fit rapport que l'un de ces quais avait besoin de réparations. Je ferai remarquer au ministre que si ces réparations ne sont pas faites à courte échéance, tout sera emporté par les eaux. J'aimerais qu'il envoie encore un ingénieur pour savoir ce qu'il y a à faire. Port-Credit est un village important où les tramways de Toronto se rendent depuis quelque temps et où il y a de jolies maisons de campagne. Le ministre qui est si généreux pour tant d'autres endroits ne devrait pas oublier Port-Credit.

M. HYMAN : Je donnerai instruction à l'ingénieur de l'endroit de me faire un rapport.

M. MACDONELL : J'attire l'attention du ministre sur le dragage dans le port de Toronto. Le port de Toronto a absolument besoin d'être curé. J'en ai parlé l'autre jour au ministre et il a été assez obligé de signer aussitôt des contrats pour l'exécution des travaux, mais les travaux ne sont pas encore commencés.

M. HYMAN : Oh, oui, le cure-môle est à l'œuvre.

M. MACDONELL : J'apprends de Toronto que le seul dragueur à l'œuvre dans le port est celui du Gouvernement. Le dragueur des entrepreneurs, le "Montagne", a été remorqué plusieurs fois jusqu'à la batture, mais a été ramené au quai après de légères tentatives de dragage. Le gouvernement a promis, l'année dernière, de compléter ces travaux avant la fonte des glaces. L'obstacle à la navigation est tel à cause de cette batture de sable que les bateaux, principalement les charbonniers, sont

M. HYMAN.

forcés de charger de 200 à 250 tonnes de moins par voyage. Le ministre me paraît avoir fait tout son possible, mais je crois que la faute en est à l'entrepreneur. Il serait à propos de faire ce dragage au fur et à mesure que le besoin s'en fait sentir, soit que le gouvernement y tienne une de ses dragues à l'œuvre périodiquement soit qu'il fasse faire les travaux à l'entreprise de la même façon. Je prétends que cette méthode serait plus avantageuse pour le gouvernement et que les travaux coûteraient meilleur marché en les adjugeant en permanence à quelque entrepreneur compétent. Les frais de publicité, qui se répètent si souvent, seraient au moins épargnés. Le Gouvernement devrait prendre les moyens de tenir le port important de Toronto ouvert sans obstacle à la navigation pendant la saison.

M. HYMAN : Je connais les obstacles qu'offre l'entrée du port de Toronto à la navigation, mais les mêmes difficultés se rencontrent dans presque tous les ports de ce genre. Je sais que le mouvement des sables causé par le retrait des eaux hautes au printemps produit des accumulations en hiver qu'il faut enlever après la fonte des glaces. Le Gouvernement a tout fait pour prévenir cet inconvénient. Nous ne connaissons qu'un dragueur en disponibilité et nous en avons engagé le propriétaire, qui ne paraît pas être capable d'exécuter les travaux. Nous avons deux dragueurs en construction à cet endroit et l'un d'eux a commencé à fonctionner. Il rend un excellent service. Je crois que nous mettrons un autre dragueur à l'œuvre, plus gros et plus fort, avant que celui-ci ne parte. J'ai demandé à l'ingénieur en chef de prendre note d'avoir à donner instruction à l'ingénieur de l'endroit de faire compléter ces travaux le plus tôt possible au printemps.

M. MACDONELL : Il y avait un autre dragueur et l'entrepreneur de vos travaux a essayé de le louer.

M. HYMAN : Je ne connais rien de cela.

M. MACDONELL : Ce dragueur aurait pu faire l'ouvrage.

Rivière Saguenay—Jetées et estacades en amont de Chicoutimi, sur la rivière Saguenay, \$2,153.40.

M. PERLEY : Je suppose que c'est pour compléter les estacades ? Le ministre voudrait-il expliquer comment il se fait que le Gouvernement a jugé à propos d'entreprendre ces travaux ?

M. HYMAN : Le Gouvernement a des estacades à cet endroit depuis plusieurs années, et cette somme est destinée à leur reconstruction.

M. PERLEY : On me dit que vous avez commencé il y a deux ans seulement à construire des estacades à cet endroit.

M. HYMAN : Leur reconstruction ?

M. PERLEY : Non, leur construction par le Gouvernement.

M. HYMAN : Les premières estacades n'ont pas été construites par ce Gouvernement, mais par le gouvernement précédent.

M. PERLEY : Les jetées et les estacades à cet endroit ont été construites par les marchands de bois, comme c'est la pratique partout, mais je voudrais savoir pourquoi le Gouvernement a entrepris de faire ces travaux et d'y affecter les fonds publics.

M. HYMAN : J'ai essayé d'expliquer qu'il n'y a pas eu de changement de politique à ce sujet. Ces travaux ont été mis sous la direction du Gouvernement par une autre administration.

M. SAM. HUGHES : Un ancien gouvernement fédéral ?

M. HYMAN : Oui, c'est ce que j'apprends par la bouche des employés du département. Ce crédit est affecté à ces reconstructions.

M. SAM. HUGHES : J'ai déjà demandé au ministre s'il a perçu quelque recette sur tout cela ?

M. HYMAN : L'honorable député a parlé des estacades de la rivière Saint-Maurice.

M. SAM. HUGHES : Non, j'ai demandé s'il y avait des recettes de ces deux sources.

M. HYMAN : Oui, il y aura des recettes.

M. SAM. HUGHES : Y en a-t-il eu dans le passé ?

M. HYMAN : Non, pas dans le passé, mais il y en aura cette année, car ces travaux sont des travaux de reconstruction.

M. SAM. HUGHES : Allez-vous imposer des péages ?

M. HYMAN : Oui.

M. PERLEY : Le ministre doit être mal renseigné. J'ai ici copie des documents qui ont été déposés. L'ingénieur de l'endroit, M. Taché, a dit dans le mois d'avril 1904, que ces estacades étaient la propriété de particuliers. Je vois une lettre du député de ce comté qui demande au Gouvernement fédéral de se charger de reconstruire ces estacades, car elles ne suffisaient plus aux compagnies intéressées. Par conséquent le ministre doit se tromper quand il dit que ces estacades appartiennent au Gouvernement.

M. HYMAN : Le gouvernement fédéral avait autrefois des travaux à cet endroit, mais il les a abandonnés. C'est une compagnie qui les a en partie repris. Il s'éleva une difficulté, comme cela arrive pour toutes les jetées et les estacades, la compagnie ne se sentant plus en mesure de maintenir ces travaux. Le Gouvernement fédéral a fait certaines dépenses pour les améliorations,

mais à la condition expresse que les péages qui seront demandés devront rembourser intégralement le Gouvernement. Un contrat devra être signé à cet effet.

M. SAM. HUGHES : Pourquoi ne pas laisser ces travaux au gouvernement provincial ?

M. HYMAN : C'est la même chose que sur la rivière Outaouais.

M. SAM. HUGHES : Non. L'Outaouais est une rivière interprovinciale.

M. HYMAN : La rivière Saint-Maurice est dans le même cas.

M. PERLEY : Je comprends très bien ce que dit le ministre au sujet de l'administration de ces travaux par le Gouvernement, mais je ne comprends pas pourquoi c'est la politique du Gouvernement depuis quelques années de reconstruire les estacades et les jetées. Il était nécessaire dans l'intérêt du commerce, qui n'était pas très florissant avant la confédération, que le gouvernement du pays se chargeât de construire tout cela, mais depuis quelques années, ce sont les marchands de bois qui se chargent de ces travaux. Ils ont coûté plus de \$50,000. Bien que le Gouvernement doive en retirer les péages pendant cinq ans, en vertu d'un arrangement, il n'en recevra aucun avantage et en réalité il donne \$50,000 pour construire des jetées et des estacades que les marchands de bois construisent eux-mêmes de nos jours. Si c'est la politique du Gouvernement, alors il devra faire les mêmes travaux dans bien des endroits qui en auraient besoin. Il n'est pas juste que le Gouvernement fédéral dépense l'argent du public à des travaux d'intérêt privé. Le Gouvernement est-il prêt à expliquer sa conduite ?

M. HYMAN : Je crois que c'est le seul cas où le Gouvernement a continué l'entretien de ses jetées et estacades.

M. PERLEY : Les ouvrages de l'Outaouais et du Saint-Maurice ont été construits avant la confédération et ont été placés sous l'administration du Gouvernement.

M. HYMAN : Ce cas-ci est beaucoup plus compliqué que les autres et le Gouvernement a cru qu'il était dans l'intérêt public de se charger du maintien de ces ouvrages. Les compagnies ne s'entendaient pas. Une compagnie avait la haute main et les autres étaient gênées dans leurs opérations au point que ces régions n'ont pas atteint le degré de développement qu'elles devraient avoir, vu les richesses qu'elles recèlent.

M. SAM. HUGHES : Qu'est-ce que le gouvernement fédéral a à faire avec cela ?

M. HYMAN : Les compagnies s'adressèrent à nous et alléguèrent de puissantes raisons, entr'autres qu'elles ne pouvaient pas s'entendre sur la formation d'une com-

pagnie. A leur demande, le Gouvernement prit charge de ces travaux dans l'intérêt du développement du commerce, avec la conviction d'avoir toutes les garanties voulues.

M. SAM. HUGHES : Ces travaux nuisent-ils ou aident-ils à la navigation ?

M. HYMAN : Le flottage du bois relève de la navigation.

M. SAM. HUGHES : Je sais cela, mais le gouvernement fédéral devrait-il entreprendre ces ouvrages quand c'est le gouvernement provincial qui reçoit les droits sur le bois, excepté sur la rivière Trent, où le gouvernement fédéral a la maîtrise pour les fins du canal. Pourquoi ce dernier administre-t-il les jetées et les estacades dans les provinces de Québec et Ontario, quand ce sont les gouvernements provinciaux qui reçoivent tous les droits ?

M. HYMAN : Ils touchent le droit de souchage. Cette politique n'a pas été instituée par le Gouvernement actuel. Les travaux sur le Saint-Maurice existent depuis 50 ans.

M. PERLEY : Le ministre croit-il qu'il soit justifiable, dans les circonstances florissantes où se trouve le commerce du bois, de donner en réalité \$50,000 aux marchands de bois dans cette partie du pays ? Même s'ils ne pouvaient pas s'entendre entre eux, ce n'est pas une raison pour le Gouvernement de donner \$50,000 qui ne lui rapporteront rien du tout. Je vois, en référant au "Hansard", que ces crédits ont été votés chaque année sans soulever d'opposition. Je crois qu'il est temps de faire cesser cet état de choses. Je suis d'opinion que c'est mal pour le Gouvernement de donner l'argent du public à des gens qui peuvent certainement prendre soin d'eux-mêmes. Le ministre croit-il que c'est raisonnable de faire cadeau de \$50,000 à des particuliers engagés dans un commerce qui n'a certainement pas besoin de cette aide.

M. HYMAN : Je crois que c'est la seule et unique fois que la chose se pratique et le Gouvernement a voulu aider au développement de cette partie du pays. Si nous nous engageons dans une entreprise commerciale, nous serions justifiables de porter en compte les dépenses d'exploitation et de plus l'intérêt sur notre argent, mais ce n'est pas la politique que l'actuel gouvernement ou les gouvernements qui se sont succédé avant nous poursuivent ; ils n'ont jamais cherché à se rembourser jusqu'au dernier sou pour les travaux qu'ils ont faits sur le Saint-Maurice et sur l'Outaouais.

M. SAM. HUGHES : C'est ce que vous faites dans la vallée de la Trent.

M. HYMAN : Je pense que les travaux de la rivière Trent se soldent également par un petit déficit chaque année.

M. HYMAN.

M. SAM. HUGHES : Le ministre dit que le gouvernement administrait il y a 50 ans les travaux sur la rivière Chicoutimi.

M. HYMAN : Non, j'ai dit sur la rivière Saint-Maurice.

M. SAM. HUGHES : Je suppose que ces travaux rapportent profit ?

M. HYMAN : Oui, des profits considérables.

M. SAM. HUGHES : La construction des estacades sur la rivière Chicoutimi est une politique nouvelle et il paraît qu'il n'y a pas de rapides à éviter. Je ne vois pas pourquoi le gouvernement fédéral devrait se mêler de ces ouvrages.

M. PERLEY : Je suis heureux d'apprendre de la bouche du ministre que cet exemple est unique. J'espère qu'il ne s'en présentera jamais un autre. Il est injuste de comparer ces travaux avec ceux de la rivière Saint-Maurice, que le Gouvernement a prix à sa charge à la confédération. Je ne critique pas l'administration des estacades de la rivière Saint-Maurice, mais je dis que les marchands de bois construisent eux-mêmes pour leur utilité, de nos jours. Ma propre compagnie a dépensé depuis quelques années plusieurs milliers de dollars à édifier des constructions de ce genre et jamais nous aurions eu la pensée de venir demander au Gouvernement de faire cela pour nous. Il est regrettable que le département des Travaux publics se soit chargé de ces ouvrages après les avoir abandonnés pendant tant d'années. Si le Gouvernement doit adopter cette ligne de conduite, alors je dirai qu'il y a au Canada des douzaines d'endroits où les gens seraient aussi justifiables que les marchands de bois du Saguenay de demander au Gouvernement de leur construire des estacades et des jetées.

Ligne télégraphique dans les Provinces maritimes, \$2,100.

M. R. L. BORDEN : Combien le Gouvernement a-t-il de milles de télégraphe au Canada ?

M. HYMAN : 6,586.

M. R. L. BORDEN : Quelles en sont les recettes et les dépenses ?

M. HYMAN : Les dépenses sont de \$384,000 et les recettes de \$139,000, ainsi qu'il apparaît à la page 21 de l'annexe V du rapport du département des Travaux publics.

M. SAM. HUGHES : Nous n'avons pas encore voté le crédit n° 335. Le ministre se préparait à nous donner d'intéressants renseignements à ce sujet, lorsque nous avons repris le crédit n° 334.

Pont de Battle-River à Battleford—Reliquat de compte de \$35,731 dû à l'entrepreneur pour construction de nouvelles substructures en bé-

ton et protection des approches en pilotis à rangs serrés, y compris intérêt de 5 p. 100 sur comptes en souffrance jusqu'à date de paiement, \$37,600.

M. SAM. HUGHES : Qui en est le constructeur, combien coûtera-t-il, quel sera sa longueur et quel genre de construction est-ce ?

M. HYMAN : Le constructeur est John Foley, d'Ottawa. Le coût de l'entreprise est \$38,426. Elle a été adjugée avec publicité et concurrence au plus bas soumissionnaire. Le pont consiste en trois arches en acier de vingt pieds de hauteur reposant sur deux culées d'approche en pierre et deux culées intermédiaires. L'arche du centre mesure 162 pieds de longueur. Neuf mille pieds de pilotis servent de fondation.

Lignes télégraphiques, Québec—Ligne aérienne à partir de la Descente des Femmes jusqu'à la rivière du Sacré-Cœur, Saguenay, \$2,785.

M. MONK : Qu'est-ce que cette ligne ?

M. HYMAN : Une ligne sur la rivière du Saguenay. Ce crédit complétera l'ouvrage.

M. R. L. BORDEN : Combien de milles ?

M. HYMAN : Près de 50 milles.

Divers travaux publics imputables sur le revenu—arpentages et inspections, \$20,000.

M. KEMP : Pourquoi cela ?

M. HYMAN : Cette somme est destinée aux arpentages et inspections de tous les travaux publics au Canada, tels que les ports, les quais, les estacades et autres ouvrages de ce genre. Nous ne pouvons spécifier d'avance ce que nous aurons à faire de ce côté. Il se peut que nous soyons appelés à faire des centaines de relevés ou même quelques-uns seulement. Nous demandons ce que nous croyons être raisonnable pour l'exercice.

M. BLAIN : Qui fait les arpentages dans l'Ontario ?

M. HYMAN : Les ingénieurs.

M. BLAIN : Et pour la ville de Toronto ?

M. HYMAN : M. Sing ou quelqu'un de son personnel. Si le personnel est surchargé d'ouvrage nous envoyons un ingénieur d'ici.

Pour compléter le paiement des frais de la commission du transport, \$800.

M. MONK : Combien a coûté cette commission au pays ?

M. HYMAN : \$36,499.09.

M. SAM HUGHES : Combien de temps a-t-elle travaillé ?

M. HYMAN : En 1903-1904, 1904-1905 et 1905-1906.

M. SAM HUGHES : Quels sont les membres de la commission ?

M. HYMAN : Ils ont complété leur tâche.

M. KEMP : Leurs services ont-ils été rémunérés ou a-t-on seulement payé leurs dépensés ?

M. HYMAN : Ils recevaient \$25 par jour pour leurs services. Les commissaires étaient M. Reford, M. Frye, M. Ashdown et M. Bertram.

Lignes télégraphiques, réseau du Yukon, somme additionnelle, \$25,000.

M. ARMSTRONG : Combien de milles construisez-vous avec ces \$25,000 ?

M. HYMAN : Ce n'est pas pour la construction d'une ligne télégraphique au Yukon. C'est un crédit supplémentaire ajouté à celui que le Parlement a voté l'année dernière pour les frais d'entretien de la ligne. C'est simplement une partie du crédit général.

M. SAM HUGHES : La ligne d'Ashcroft rapporte-t-elle profit ?

M. HYMAN : Non.

M. KEMP : L'honorable ministre voudrait-il nous expliquer au long le fonctionnement du système Marconi à Belle-Isle ?

M. HYMAN : Cela relève du département de la Marine et des Pêcheries.

M. KEMP : Vous vous êtes fait voter \$30,000 ?

M. HYMAN : C'est pour compléter le crédit que le Parlement a voté l'année dernière. Cette somme était comprise dans le total des recettes et dépenses que j'ai donné.

M. KEMP : Cette ligne a-t-elle payé ses dépenses ?

M. HYMAN : Oui, et j'ai donné la somme des recettes au chef de l'opposition.

Appointements de trois premiers commis, savoir, M. E. T. Smith, commis de première classe et percepteur du revenu des travaux publics, M. J. C. Taché, commis de première classe et ingénieur dirigeant à Chicoutimi et M. R. C. Desrochers, commis de première classe et secrétaire adjoint du ministère des Travaux publics, \$4,275.

M. HYMAN : C'est la promotion de trois commis de première classe, anciens employés, sur la recommandation du sous-ministre.

M. SPROULE : Il y a toujours de la critique au sujet des promotions. Quelques favoris ne sont jamais oubliés, tandis que d'autres aussi méritoires ne reçoivent jamais la leur. Il ne saurait y avoir de raison valable de critiquer quand les promotions se font impartialement pour récompenser le mérite, mais s'il y a favoritisme, le service public en souffrira sans compter l'employé lui-même. Je pose chaque année la même question et chaque année je reçois la même réponse, mais n'empêche que chaque année j'entends dire, indirectement, non pas de la

part des personnes intéressées, qu'il existe de nombreux exemples où les fonctionnaires étant à la tête de leur classe depuis plusieurs années et ne recevant plus par conséquent l'augmentation statutaire, ne recevaient aucune promotion. D'autres cependant reçoivent la promotion dès qu'ils atteignent la limite de leurs appointements. Cela est très décourageant et injuste.

M. HYMAN : Voici où réside la difficulté. Nous avons des employés qui font preuve de beaucoup d'aptitudes et qui remplissent fidèlement leur devoir. Il serait difficile de ne pas leur donner d'avancement. D'autres cependant font leur travail avec autant d'assiduité, mais le font mécaniquement. Je ne fais aucune recommandation au chef du ministère au sujet de ces promotions, mais je le laisse parfaitement libre d'agir dans tous les cas. Il est ici question de trois employés dont un a 20 ans de service, un autre, 35 ans et le troisième, 40 ans de service et tous ont bien mérité la promotion. M. Taché est préposé à la direction des travaux du département dans un certain district. Il est promu parce qu'il ne recevait pas, étant sur la liste des permanents, les appointements que reçoivent les ingénieurs qui ne le sont pas.

M. SPROULE : Je n'ai aucune objection à ce crédit, mais je m'apitoie sur le sort de ceux qui ont droit à de l'avancement et ne le reçoivent pas. J'attire simplement l'attention du ministre sur un abus dont on se plaint de longue date. Je connais des exemples où de nouveaux arrivés ont reçu plus d'avancement que d'autres qui avaient été dans le département cinq fois plus longtemps qu'eux. Ces promotions ne peuvent pas être accordées au mérite.

M. R. L. BORDEN : Combien y a-t-il de commis de première classe dans le département ?

M. HYMAN : Il y a un sous-ministre, trois commis principaux, huit commis de 1re classe, 14 de 2e classe et 3 de la classe cadette.

M. R. L. BORDEN : Combien de commis principaux avez-vous actuellement ?

M. HYMAN : Trois.

M. R. L. BORDEN : Et vous en demandez trois nouveaux ?

M. HYMAN : Cela fera six.

M. R. L. BORDEN : Combien de commis de 1re classe ?

M. HYMAN : Huit.

M. R. L. BORDEN : Les trois qui ont reçu de l'avancement étaient tous dans la 1re classe Il en reste cinq.

M. HYMAN : Oui, à moins qu'ils ne soient remplacés par d'autres qui recevront aussi de l'avancement.

M. SPROULE.

M. R. L. BORDEN : Depuis combien de temps les cinq qui restent font-ils partie de la 1re classe ?

M. HYMAN : Je n'ai pas de renseignements sous la main.

M. R. L. BORDEN : J'aimerais à savoir en vertu de quel système se font ces promotions. Les trois qui ont reçu de l'avancement étaient-ils les plus anciens de la 1re classe ?

M. HYMAN : Oui, à l'exception de M. Desrosiers.

M. R. L. BORDEN : Depuis combien de temps fait-il partie de la 1re classe ?

M. HYMAN : Cinq ans. Il est fonctionnaire public depuis 25 ans. C'est un excellent employé ; il remplit les fonctions de sous-secrétaire du département et on lui confie des tâches très importantes.

M. R. L. BORDEN : Ces nominations sont-elles faites sur la recommandation du sous-ministre ?

M. HYMAN : Absolument, comme je l'ai expliqué à l'honorable député de Simcoe-est (M. Bennett).

M. R. L. BORDEN : Recommandation écrite ou orale ?

M. HYMAN : Ecrite.

M. R. L. BORDEN : Ces recommandations donnent-elles les raisons de l'avancement, ou sont-elles rédigées en termes généraux ?

M. HYMAN : Je me rappelle que ce rapport expose les raisons particulières de chaque cas.

M. R. L. BORDEN : L'honorable ministre pourra peut-être me donner à propos d'un autre item le renseignement que je lui ai demandé—les états de service des commis principaux.

M. HYMAN : Je ferai adresser ce renseignement à l'honorable député.

M. R. L. BORDEN : J'ai compris que l'honorable ministre remplirait peut-être ces vacances en donnant de l'avancement aux commis de 2e classe. Est-ce son intention ?

M. HYMAN : Je n'ai pas encore étudié la question. Le sous-ministre ne m'en a pas encore entretenu.

M. SPROULE : Ces emplois comportent-ils quelques gratifications ?

M. HYMAN : Non.

M. SPROULE : On m'avait dit que plusieurs de ces employés ont des permis de circulation sur les chemins de fer et les bateaux.

M. HYMAN : Pas dans mon département. Nous payons les dépenses de tous les fonctionnaires qui ont à voyager, pour les besoins du service.

M. SPROULE : Où cela apparaît-il dans la comptabilité ?

M. HYMAN : C'est selon le service dont relève le fonctionnaire.

M. SPROULE : Comment tient-on ces comptes entre le fonctionnaire et le département.

M. HYMAN : Le fonctionnaire doit fournir un état détaillé de ses dépenses. Toutes ces questions viennent devant le sous-ministre.

M. SPROULE : Ne leur distribue-t-on pas des permis de circulation ?

M. HYMAN : Non.

M. SPROULE : Il y a certainement quelque chose. Je crois qu'on s'est servi de ces permis, bien que le ministre n'en sache rien.

M. HYMAN : Je n'en ai certainement pas eu connaissance.

M. SPROULE : Le ministre pourrait s'en informer et nous le laisser savoir.

M. HYMAN : Il n'est pas facile de demander à chaque fonctionnaire s'il a un permis de circulation. Nous n'en donnons pas, et l'incident dont parle l'honorable député n'entraîne aucune charge pour le département ni pour le pays.

M. SPROULE : Naturellement, si les employés se procurent ces permis eux-mêmes, nous n'avons rien à y voir. Je ne parle que des permis qui seraient fournis par le département.

M. HYMAN : J'affirme que nous n'en donnons pas.

M. R. L. BORDEN : La vacance causée par la démission de M. Taylor est-elle remplie ?

M. HYMAN : Non ; je n'ai encore trouvé personne que je croyais capable de remplir la position.

M. R. L. BORDEN : Quelle position occupait M. Taylor dans le département ?

M. HYMAN : M. Taylor est architecte et ses fonctions équivalaient à celles de sous-architecte en chef du département.

M. R. L. BORDEN : Était-il commis principal ?

M. HYMAN : Il était un architecte du département. Il avait surtout la charge de la préparation des plans.

M. R. L. BORDEN : Je vois qu'un employé est désigné sous le titre "commis principal et ingénieur", un autre "commis principal et percepteur du revenu des Travaux publics". Je croyais que M. Taylor pouvait être "commis principal et sous-architecte", ou quelque chose comme cela.

M. HYMAN : Non ; il n'était pas dans cette catégorie, car il n'était pas un employé permanent.

M. R. L. BORDEN : Je dois dire que sa lettre du 29 mai au sous-ministre m'a quelque peu impressionné. Je crois qu'il n'était pas représenté par un avocat à l'enquête ?

M. HYMAN : Non.

M. R. L. BORDEN : Voici sa lettre au sous-ministre :

Ottawa, 28 mai 1906.

Monsieur A. Gobeil, O.S.E.,
Sous-ministre, département des Travaux publics.

Monsieur,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre du 25 courant dans laquelle vous m'annoncez qu'en conséquence du rapport des commissaires chargés de s'enquérir des causes de l'éroulement de la tourelle de l'édifice de l'ouest, le ministre se trouve dans la pénible nécessité de me suspendre de mes fonctions officielles, jusqu'à nouvel ordre. Bien que votre lettre soit datée du 25, je ne l'ai reçue que ce matin et comme elle n'est pas accompagnée d'une copie du rapport des commissaires je suis incapable de me rendre compte des raisons qui ont guidé le ministre dans sa décision.

En l'absence du rapport, il est difficile de dire si cette décision n'est pas basée sur une connaissance imparfaite, mais en me basant sur les faits réels, je puis dire que je n'ai pas fait les plans de l'aile y compris la tour. Je n'ai pas fait, non plus, le devis. J'ajouterai que, bien que n'ayant préparé ni les plans ni les devis, et qu'ayant été chargé de surveiller les travaux, je suis convaincu qu'avec ces plans et devis, les travaux auraient pu être très bien exécutés.

L'addition des poutres en acier et de fenêtres quadri foliées a peut-être influencé la décision du ministre. Bien que ce soit moi qui ait eu l'idée de ces modifications, j'ai consulté mon supérieur. M. Mattice, l'ingénieur de la compagnie "Dominion Bridge Works", dans sa déposition, dit que malgré ces changements, la tour aurait pu être solidement construite. Ce témoignage est corroboré par celui de M. Harwood architecte de cette ville, et M. Langdon, un entrepreneur respecté et un constructeur pratique, déclare qu'il aurait très bien construit la tour d'après ces plans et devis.

La seule autre circonstance qui, à mon sens, aurait pu influencer sur la décision du ministre c'est le manque d'inspection. A ce propos, permettez-moi de dire que bien qu'en règle générale le département nomme un inspecteur pour ce genre de travaux, ce n'est pas du tout une règle invariable. Beaucoup de travaux ont été exécutés avec succès, sans un inspecteur.

Voici, maintenant, la partie de la lettre qui m'a le plus frappé :

Mes fonctions régulières exigeaient ma présence continue au bureau des plans où des plans et devis pour des travaux à exécuter dans tout le Canada sont constamment en préparation, et dont l'exécution est toujours pressée.

Voyant ce qui est arrivé, le département aurait mieux fait de nommer un inspecteur. Mes fonctions sont premièrement celles d'adjoint à l'architecte en chef et non celles d'un inspecteur d'édifices.

Ce fonctionnaire que je crois très compétent et qui possède un excellent dossier, jusqu'à ce moment, définit ses fonctions exactement comme le ministre les a définies cet après-midi en réponse à une de mes questions.

Pour conclure, je ne puis qu'ajouter que puisque dans cette affaire j'ai encouru le blâme du ministre, je désire respectueusement lui remettre ma démission. En faisant cette démarche qui m'est très pénible, j'accomplis une séparation cruelle après 25 ans de service dans le même département, et après avoir servi sous trois architectes en chef auxquels j'ai toujours donné satisfaction. Cependant, je dois penser à moi, et je considère que la seule conduite honorable qui me reste à suivre est de donner ma démission. Je désire que cette lettre soit mise avec les autres documents qui seront déposés devant le Parlement.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,
(Signé) L. FENNINGS TAYLOR.

Cette lettre m'a frappé par plusieurs points. D'abord, c'est une lettre très digne et très franche, et je la crois absolument en harmonie avec le caractère de M. Taylor. Je ne crois pas non plus que M. Taylor fût en état de consacrer beaucoup de temps à l'inspection de cet édifice, si ce qu'il dit de ses autres travaux est vrai.

Il est toujours facile d'être prudent après coup, mais j'espère qu'à l'avenir ou fera faire cette inspection par un fonctionnaire spécial, ou par quelqu'un qui pourra y consacrer tout le temps nécessaire. Il est impossible qu'un homme aussi occupé que M. Taylor prétend l'être, toute la journée, puisse consacrer à l'inspection de ces travaux le temps et l'attention qu'elle requiert, si on veut qu'elle soit faite sérieusement. Je croyais qu'il était dû à M. Taylor de dire quelques mots en sa faveur au sujet de cet accident qui a eu des résultats si graves pour lui. Après avoir lu sa lettre et plusieurs des dépositions données à l'enquête, je lui devais cette justice de consigner dans les "Débats" ces quelques remarques.

M. HYMAN : M. Taylor a été de longues années à l'emploi de ce département, je ne crois pas qu'on ait eu aucun reproche à lui faire. Pour ma part, pendant les deux ans que j'ai été à la tête de ce ministère, je l'ai toujours trouvé un employé modèle. Mais après l'éroulement de la tour et après le rapport des commissaires j'ai cru de mon devoir de le suspendre de ses fonctions. Le grand point, c'est que M. Taylor s'est chargé de l'inspection de ces travaux. Il remplissait les fonctions de sous-architecte en chef, durant l'absence de l'architecte en chef. Au retour de ce dernier, il n'a jamais fait savoir à personne qu'il n'avait pas le temps de faire cette inspection, et c'est pour cela et peut-être aussi pour l'addition de poutres en acier au haut de la tour, que je le considère en faute. M. Taylor a toujours fait son devoir. Après avoir suivi et inspecté minutieusement la première partie des travaux, il semble s'être

M. R. L. BORDEN.

relâché de sa surveillance sans jamais avertir l'architecte en chef ou le ministre de la nécessité de nommer un autre inspecteur. C'est sa principale faute. Quant à sa compétence comme architecte, je m'en fais une haute idée, et il a toujours été très apprécié dans le département.

M. SAM. HUGHES : Après le retour de l'architecte en chef, M. Taylor était-il censé continuer l'inspection ?

M. HYMAN : Tout le temps. Après le retour de son chef, il aurait dû l'avertir ou faire savoir au ministre qu'il fallait nommer un autre inspecteur.

M. BLAIN : Après ce qu'il vient de dire de ses capacités et de ses longs états de services, le ministre ne croit-il pas qu'il s'est trop hâté de le suspendre ?

M. HYMAN : Non ; en pesant bien toutes les circonstances, je ne crois pas avoir mis trop d'empressement. M. Taylor a tranché la question en envoyant sa démission. S'il n'avait pas pris cette décision, je ne sais pas ce que, comme ministre responsable, j'aurais fait plus tard. Je n'aime guère à entrer dans ces détails à présent, mais je crois qu'en introduisant des poutres en acier au sommet de la tour, et en n'avertissant personne qu'il ne pouvait pas consacrer tout son temps à l'inspection de ces travaux après en avoir surveillé minutieusement la première partie, M. Taylor a commis une faute qui justifie ma décision.

M. BLAIN : Le ministre a-t-il revu M. Taylor après avoir reçu sa démission ?

M. HYMAN : Il est venu me voir et je ne me rappelle pas au juste ce qui s'est passé au cours de cette entrevue. Je suis très bien disposé envers lui, car c'était un employé que j'estimais beaucoup.

M. SAM HUGHES : Lui a-t-on laissé entendre qu'il ferait mieux de démissionner, comme on l'a fait pour les employés de Peterborough ?

M. BLAIN : Qui est inspecteur des travaux de la tour, à présent ?

M. HYMAN : Un des inspecteurs permanents du département, M. Adams, un ancien fonctionnaire.

M. BLAIN : Le ministre est maintenant d'avis qu'il vaut mieux employer un inspecteur spécial. C'est une nouvelle règle, je suppose ?

M. HYMAN : Non. J'ai cherché à expliquer pourquoi un inspecteur n'avait pas été nommé la première fois. J'ai dit, qu'outre la question des poutres, M. Taylor avait commis une faute lorsque, après avoir entrepris la surveillance des travaux, il s'est départi de sa surveillance sans avertir ses supérieurs, car s'il l'avait fait, un autre inspecteur aurait été nommé immédiatement à sa place.

M. R. L. BORDEN : Comment s'est-il trouvé chargé de l'inspection, au début ?

M. HYMAN : Je ne sais pas. Je sais qu'il s'est beaucoup intéressé aux plans de la tour et il semble s'être chargé lui-même de l'inspection des travaux.

M. BLAIN : Lorsque les travaux commencent, le département ne crut pas qu'il était nécessaire de nommer un inspecteur. On laissa ce soin au sous-architecte et nous savons ce qui est arrivé. Le ministre a changé d'idée, et pour les travaux de reconstruction, il a nommé un inspecteur.

M. HYMAN : Le ministre n'a pas fait de nouvelles règles à ce sujet.

M. BLAIN : Dans tous les cas, il y a un changement. Lorsque la tour a été construite, il n'y avait pas d'inspecteur.

M. HYMAN : Il y en avait un.

M. SAM HUGHES : Le ministre peut-il produire un document chargeant M. Taylor d'inspecter ces travaux ?

M. HYMAN : Non.

M. SAM HUGHES : Alors, il n'y avait pas d'inspecteur.

M. HYMAN : Il n'y a rien de précis sur ce point ; M. Taylor semble s'être chargé de l'inspection.

M. SAM HUGHES : Seulement pendant le temps qu'il remplissait les fonctions de sous-architecte en chef.

M. HYMAN : Ce n'est pas la question.

M. LAKE : Le devoir de l'architecte du département était-il de nommer un inspecteur ?

M. HYMAN : C'était le devoir de l'architecte ou de son remplaçant. L'étage supérieur du nouvel édifice devra servir de bureau à l'architecte et à la préparation des plans. M. Taylor s'est chargé lui-même de l'inspection, et je lui reproche de n'avoir pas averti le ministre ou son supérieur immédiat qu'il était trop occupé.

M. LAKE : Je croyais que c'était une règle du département de nommer un inspecteur pour tous les travaux de quelque importance.

M. HYMAN : Pas nécessairement. Les architectes qui ont la direction des travaux ne nomment pas toujours un inspecteur.

M. R. L. BORDEN : Voici ce que M. Taylor dit sur ce point :

A ce propos, permettez-moi de dire que bien qu'en règle générale, le département nomme un inspecteur pour ce genre de travaux, ce n'est pas du tout une règle invariable. Beaucoup de travaux ont été exécutés avec succès sans un inspecteur.

M. LAKE : Ce devrait être une règle invariable de nommer un inspecteur pour les travaux importants.

M. HYMAN : Depuis que je suis ministre, je ne connais aucun cas où il n'y ait pas eu un ou deux inspecteurs, selon le cas.

M. SAM. HUGHES : Que dit le rapport, sur la cause de l'accident ? Le bureau de M. Taylor, où on a modifié le plan pour y ajouter des fenêtres d'une forme spéciale se trouve à l'étage supérieur, et tout le monde sait que c'est près du sol que le mur a cédé. Il n'est pas nécessaire d'être architecte pour savoir que l'accident s'est produit parce qu'il n'y avait rien pour relier le mur intérieur et le mur extérieur. Il faut une victime pour mettre à l'abri la responsabilité du département, quitte à venir ensuite devant la Chambre dire qu'on regrette beaucoup ce qui est arrivé à M. Taylor. Mais tout le monde sait bien que ces fenêtres et cette poutre n'ont rien à faire avec l'éroulement. Le ministre a-t-il lu ce que M. Goodwin, l'entrepreneur, dit de M. Ewart, l'architecte, dans sa lettre ? Que pense-t-il de cela ?

M. HYMAN : Je ne m'attendais pas à une discussion générale sur cette question.

M. R. L. BORDEN : Ce n'est peut-être pas tout à fait régulier.

M. HYMAN : J'ai examiné les dépositions, j'ai lu attentivement le rapport, et je suis bien prêt à entreprendre la discussion de toute l'affaire, et la lettre de M. Goodwin, mais ce sera un peu long.

M. SAM. HUGHES : Un jour le gouvernement anglais entreprit une guerre avec l'Abyssinie, pour faire rendre justice à un homme ; je considère que nous ne pouvons pas faire moins ici.

M. HYMAN : Très bien.

M. ARMSTRONG : La tour est-elle reconstruite d'après le même devis que la première fois ?

M. HYMAN : Jusqu'à présent, mais des modifications seront introduites quand on sera rendu à l'endroit dont il est question dans les dépositions.

M. ARMSTRONG : A-t-on changé les proportions du ciment et des autres matériaux dont on se sert ?

M. HYMAN : On suivra le devis à la lettre.

M. KEMP : Est-il prouvé que M. Ewart savait que M. Taylor avait plus d'ouvrage qu'il n'en pouvait faire ?

M. HYMAN : Je ne me rappelle pas avoir appris quoi que ce soit à cet effet.

M. KEMP : Il me semble que le principal coupable, c'est l'architecte en chef. Je

ne vois pas pourquoi on a pris M. Taylor comme bouc émissaire.

M. HYMAN : On ne fait pas un bouc émissaire de M. Taylor. Je regrette d'avoir à dire que j'ai écrit à l'architecte en chef que je ne le considérais pas comme exempt de tout blâme. Cette lettre est parmi les documents qui ont été déposés.

M. KEMP : Les explications du ministre ne sont pas très claires. Je n'ai pas lu les dépositions, mais il me semble que c'est l'architecte en chef qui aurait dû voir à ce qu'il y eut une inspection suffisante, et à ce que celui qui en était chargé eût le temps de s'en occuper.

M. SPROULE : Pour en revenir aux fonctionnaires, vous avez trois places de commis principaux vacantes. Ces vacances seront-elles remplies ?

M. HYMAN : J'ai expliqué au chef de l'opposition que cette question n'a pas encore été étudiée. Toute initiative doit venir du sous-ministre ; comme c'est lui qui est responsable du personnel, je préfère qu'il en soit ainsi. Aucune proposition ne m'a encore été soumise.

M. SPROULE : Vous proposez-vous de nommer quelqu'un à ces emplois ?

M. HYMAN : C'est mon intention.

M. SPROULE : Si c'est de l'avancement que vous donnez aux fonctionnaires actuels, cela occasionnera des vacances qu'il faudra remplir. Quels seront les salaires attachés à ces emplois ?

M. HYMAN : Le salaire minimum affecté à chaque classe.

M. SPROULE : Le salaire de J. B. Hunter est augmenté de \$200 ; c'est plus que l'augmentation prévue par la loi.

M. HYMAN : Oui ; M. Hunter est mon secrétaire particulier. Ses fonctions sont très ardues ; il est appelé à travailler à toutes heures du jour ou de la nuit.

M. SAM. HUGHES : Pas la nuit.

M. HYMAN : Il est bien rare qu'il ne travaille pas jusqu'à onze heures ou minuit.

M. SPROULE : Quel traitement reçoit-il actuellement ?

M. HYMAN : \$1,650.

M. SPROULE : Depuis combien de temps fait-il partie du service civil ?

M. HYMAN : Six ans, environ.

M. SAM. HUGHES : Reçoit-il une rémunération additionnelle, comme secrétaire ?

M. HYMAN : \$600.

M. SAM. HUGHES : Cela fait \$2,400 en tout.

M. KEMP.

M. HYMAN : Le secrétaire du ministre des Travaux Publics a des devoirs très onéreux à remplir et il a beaucoup de responsabilité. Les secrétaires de ministres ne peuvent pas être traités comme des fonctionnaires ordinaires, et ne l'ont jamais été par aucun gouvernement.

M. SPROULE : Ce jeune homme touche des appointements de \$2,400 après six ans de service, tandis que de bons et fidèles serviteurs employés depuis très longtemps sont loin de retirer un pareil salaire. C'est un des griefs légitimes des bons employés. Cet avancement rapide n'est pas excusable quand le titulaire n'est pas un homme de profession ou un spécialiste. A mon avis, c'est simplement du favoritisme.

M. HYMAN : L'honorable député est libre de faire ces remarques.

M. SPROULE : Et je les ferai, que cela plaise ou non à l'honorable ministre. Il n'a pas plus de droits ici qu'un simple député, et si dans l'accroissement de mes fonctions je crois devoir faire certaines remarques, je les ferai, sans qu'il puisse m'en empêcher.

M. HYMAN : Je n'ai pas la moindre objection...

M. SPROULE : L'honorable ministre s'emporte inutilement quand je ne fais que mon devoir.

M. HYMAN : Je ne m'emporte pas le moins du monde. L'honorable député a le droit de faire des remarques et j'ai celui de donner des explications. Je dis que si l'honorable député connaissait les fonctions d'un secrétaire de ministre, s'il savait comme tout son temps est pris, il ferait une différence entre lui et un fonctionnaire ordinaire. Il a tort de dire que c'est un cas de favoritisme. Pour un secrétaire, il n'y a pas d'heures de travail, il n'y a pas d'heures fixes pour les repas, il n'y a rien de tout cela.

M. SAM. HUGHES : C'est une preuve du manque de méthode du ministre.

M. HYMAN : Malheureusement, il en est de même pour le ministre. Pour un secrétaire, il n'y a pas d'heure fixe pour commencer ou finir de travailler. On peut avoir besoin de lui en tout temps, et on a tort de dire que son cas est du favoritisme.

M. SAM. HUGHES : Ces \$600 sont pour le dédommager des lunchs qu'il manque et des heures du soir qu'il emploie à transcrire quelques lettres. Y a-t-il d'autres secrétaires qui reçoivent \$2,400 après six ans de service ?

M. HYMAN ? Je le crois. L'honorable ministre de l'Agriculture m'informe que le sien reçoit aussi \$2,400.

M. SAM. HUGHES : Depuis combien de temps est-il dans l'administration ?

M. FISHER : Dix ans.

M. SAM. HUGHES : Sont-ils des hommes instruits ?

M. FISHER : Le mien a ses diplômes universitaires.

M. SPROULE : Le ministre des Travaux publics insinue que parce qu'un simple député ne connaît rien des fonctions d'un secrétaire de ministre...

M. HYMAN : Je n'ai pas dit cela, et je n'ai cherché à le laisser entendre en aucune manière.

M. SPROULE : L'honorable ministre a insinué que je parlais d'une chose que je ne connais pas.

M. HYMAN : Je demande pardon à l'honorable député, je n'ai rien dit de cela.

M. SPROULE : Les autres fonctionnaires ne sont-ils pas obligés de travailler à des heures indues. J'en connais qui travaillent quelquefois jusqu'à 8 et 10 heures et même jusqu'à minuit, quand l'ouvrage est pressé, et cela sans rémunération. On me dit que cela arrive très fréquemment dans certains bureaux. Il n'y a pas que le secrétaire particulier qui travaille en dehors des heures régulières. Ce n'est pas un encouragement pour les vieux et fidèles serviteurs, de voir un jeune homme atteindre à \$2,400 en six ans.

M. BLAIN : Pour revenir à M. Taylor, combien s'est-il écoulé de temps entre sa démission et son acceptation par le ministre ?

M. HYMAN : Je ne crois pas que cette démission ait jamais été formellement acceptée. M. Taylor a envoyé sa démission et est ensuite venu me voir en compagnie de son futur associé. Il m'a expliqué qu'il se proposait d'entrer en société avec lui. J'ai compris que sa démission était finale.

M. BLAIN : Le ministre dit-il que la démission n'a jamais été acceptée par écrit ?

M. HYMAN : Je ne suis pas certain s'il a envoyé sa démission ou s'il l'a apportée lui-même; je sais qu'il est venu me voir.

M. BLAIN : Le ministre a-t-il essayé de retenir M. Taylor au service du département puisqu'il dit que c'était un employé très précieux ? C'est une opinion généralement répandue qu'on en a fait un bouc émissaire, et si le ministre n'a tenté aucune démarche pour le garder, cette rumeur prendra une nouvelle consistance. Le ministre a-t-il fait quelques démarches ?

M. HYMAN : M. Taylor a envoyé sa démission et m'a annoncé qu'il avait fait des arrangements pour former une société avec un architecte de cette ville. Je lui ai exprimé le regret que me causait son départ.

M. KEMP : Avant cela, il avait été averti, qu'il était suspendu de ses fonctions,

M. HYMAN : L'honorable chef de l'opposition a lu une lettre que le sous-ministre lui a communiquée à ma demande.

M. BLAIN : L'honorable ministre avait eu connaissance de l'écroulement de la tour et il suspendit M. Taylor de ses fonctions. Je voudrais savoir s'il a eu une entrevue avec lui avant de le suspendre.

M. HYMAN : Je ne me rappelle pas au juste, mais il n'y a pas de doute que j'ai dû le voir dans les bureaux du département et que j'ai discuté la chose avec lui, comme beaucoup d'autres questions relatives au service.

M. BLAIN : Le ministre l'a-t-il suspendu sans avoir eu une conversation spéciale avec lui ?

M. HYMAN : L'honorable député ne doit pas s'attendre que je puisse me rappeler tout ce qui pu être dit entre M. Taylor et moi. Nous avons discuté la question d'une manière générale.

M. LAKE : Il y a un point qui ne paraît pas clair. Était-ce le devoir de M. Taylor de nommer un inspecteur des travaux ou celui de l'architecte en chef, ou du sous-ministre ? Qui devait voir à cela ?

M. HYMAN : J'ai cherché à l'expliquer. Si M. Taylor était trop occupé pour faire le travail, il aurait dû en informer l'architecte en chef ou le ministre qui en aurait nommé un autre.

M. LAKE : C'est un cas particulier. D'après ce que je vois, M. Taylor, voyant qu'il n'y avait personne pour faire ce travail, dans son zèle pour le service du département, s'en est chargé en plus de ses autres occupations.

M. R. L. BORDEN : Quel sera le salaire de ces employés qui ont reçu de l'avancement ?

M. HYMAN : \$1,900 chacun.

Edifices publics d'Ottawa—allonge à la bibliothèque de la cour suprême, \$20,000.

M. R. L. BORDEN : Il me semble que toute allonge à la bibliothèque actuelle de la cour suprême est de l'argent gaspillé.

M. HYMAN : Les opinions sont partagées sur ce point. L'ex-juge en chef, et le juge en chef actuel m'ont tous deux fait des représentations à ce sujet. Le local actuel est exigu. Les avocats qui plaident devant ce tribunal se plaignent de n'avoir pas de place pour travailler et c'est à leur demande que j'ai consenti à cette dépense de \$20,000 pour augmenter du double la capacité de la bibliothèque actuelle.

M. R. L. BORDEN : L'honorable ministre n'a pas saisi exactement le sens de ma remarque. Il n'y a pas de doute que la bibliothèque actuelle est dans un état honteux, sous le double rapport du local et du

confort de ceux qui sont appelés à y travailler. Cet édifice était autrefois, je crois, un atelier érigé lors de la construction des édifices du Parlement. Plus tard on en fit un tribunal; on y a consacré beaucoup d'argent, pour arriver à un piètre résultat. Le ministre ferait bien d'y songer à deux fois avant d'y faire de nouvelles dépenses. Un jour ou l'autre il faudra construire un nouvel édifice pour y loger la cour suprême, la cour de l'échiquier et le personnel de ces deux cours, ainsi que la bibliothèque, et peut-être aussi quelque autre chose. C'est gaspiller de l'argent. Je m'en rapporterai naturellement aux rapports des architectes ou des ingénieurs, mais il faudrait des preuves bien convaincantes pour me persuader qu'on peut arriver à faire quelque chose avec l'édifice actuel. Je crois le connaître de fond en comble, aussi bien que n'importe quel architecte, car depuis vingt ans j'ai été appelé très souvent à y plaider. Il ne vaut rien et ne vaudra jamais rien.

M. HYMAN : Personnellement, je crois aussi, comme mon honorable ami, qu'un jour ou l'autre, il faudra construire un autre local. Mais en attendant, on peut hâter l'agrandissement de la bibliothèque; cela peut servir pendant six ou sept ans, et ensuite on s'en servira pour y installer un département quelconque et ce ne sera pas de l'argent perdu. Il serait peut-être à propos d'augmenter le crédit pour terminer les travaux plus rapidement.

M. R. L. BORDEN : Il y a quinze ans que l'on procède ainsi. Les premières années que je plaçais devant ce tribunal la bibliothèque était en haut; plus tard, on la mit en bas, et on n'y est pas mieux. Quand vous aurez dépensé ces \$20,000 les mêmes plaintes recommenceront et vous serez dans le même embarras. Le nombre des volumes augmente tous les ans. Tous les ans, il y a à ajouter des centaines de volumes de rapports, sans compter les livres de droit et les recueils de lois. Le manque d'espace ne permet pas d'entreprendre des travaux importants et dans quelque temps les mêmes plaintes recommenceront.

M. SPROULE : S'agit-il d'une allonge à l'édifice ?

M. HYMAN : Oui.

Québec—Amélioration du port, \$50,000.

M. HYMAN : Ce quai sert de mouillage aux navires de la ligne Empress. Ils ne peuvent pas accoster ailleurs. Nous avons un arrangement avec le chemin de fer canadien du Pacifique pour des hangars temporaires, jusqu'à ce que le Gouvernement en fasse construire de permanents.

Améliorations des rapides St-Andrew's—Rivière Rouge—(A voter de nouveau \$76,000 en déchéance), \$125,000.

M. SPROULE : Où en sont rendus ces travaux. On se plaint du peu de progrès accompli. Avance-t-on à quelque chose ?

M. R. L. BORDEN.

M. HYMAN : Depuis six semaines, un ingénieur très capable est en Europe pour étudier un plan approprié, pour la superstructure de cette entreprise. Il n'existe pas de travaux semblables en Amérique et avant de compléter les travaux, nous avons cru plus prudent de prendre tous les renseignements possibles.

Moyens de transport—Port de Montréal (division d'aval)—Améliorations en aval du courant Sainte-Marie, \$50,000.

M. ARMSTRONG : L'honorable ministre a-t-il fait personnellement l'inspection de ces travaux ?

M. HYMAN : Je les ai visités.

M. ARMSTRONG : A-t-on eu des ennuis au sujet des travaux en ciment, l'automne dernier ?

M. HYMAN : Je n'ai reçu aucun rapport à ce sujet.

Québec—Casernes de Saint-Jean—écuries pour la cavalerie, \$7,000.

M. HYMAN : Ce crédit est demandé par le département de la Milice, pour des écuries pour la cavalerie à Saint-Jean, d'après un rapport du ministre de la Milice et de la Défense du 2 mai 1906.

M. R. L. BORDEN : Pourquoi met-on de la cavalerie à Saint-Jean ?

Sir FREDERICK BORDEN : Depuis longtemps il existe des casernes d'infanterie à Saint-Jean. Mais la force permanente d'infanterie a été transférée à Fredericton, celle qui était à Fredericton ayant été envoyée à Halifax. On veut maintenant établir un dépôt de cavalerie à Saint-Jean, et pour cela, il faut construire des écuries avant l'hiver.

M. R. L. BORDEN : Pour quel effectif ?

Sir FREDERICK BORDEN : Environ 88.

M. KEMP : Pendant que l'honorable ministre de la Milice a la parole, je désirerais lui soumettre ceci : il y a quelques jours on m'a demandé de contribuer à un fonds destiné à l'achat de quelques volumes à l'usage des officiers d'un nouveau corps de cavalerie qui sera stationné à Saint-Jean. On prétend qu'ils n'ont aucun moyen de se procurer quelque chose à lire. Je voudrais savoir si le département s'occupe de fournir de quoi lire aux militaires.

Sir FREDERICK BORDEN : Nous faisons certainement quelque chose. Nous avons une bibliothèque ici, aux quartiers généraux, et nous consacrons \$1,000 tous les ans pour l'augmenter. Je ne puis dire au juste quelles sommes sont affectées aux différents dépôts, mais nous avons ici des ouvrages techniques et militaires que nous envoyons aux dépôts qui en font la demande. Il n'y a que quatre ou cinq ans que nous

avons commencé à former cette bibliothèque. C'est une entreprise coûteuse et qui demande du temps. Je comprends qu'il devrait y en avoir une dans chaque dépôt—une bibliothèque technique. Mais il faudrait pour cela beaucoup d'argent et nous n'avons pas cru devoir demander un crédit à cet effet.

M. KEMP : Je ne parlais pas que des ouvrages techniques. A Saint-Jean, il n'y a pas de bibliothèque publique où l'on puisse se procurer des livres anglais et les militaires n'ont pas les mêmes avantages que dans une grande ville de se procurer des livres. Un certain groupe de personnes s'occupe de procurer des livres aux militaires.

Sir FREDERICK BORDEN : Je remercie mon honorable ami de ce renseignement. Je prendrai des informations et si nous pouvons faire quelque chose pour envoyer aux soldats des livres d'ici, nous le ferons.

Travaux publics, imputables sur le revenu—bâtiments militaires à Ottawa, Ont.; nouveaux magasins, \$7,000.

M. R. L. BORDEN : De quoi s'agit-il ?

M. HYMAN : Une allonge aux magasins du département de la Milice, à Ottawa.

M. SAM HUGHES : L'honorable ministre de la Milice n'était pas à son siège l'autre jour quand nous avons discuté un item se rapportant à la milice. J'ai profité de l'occasion pour conseiller au Gouvernement d'acquiescer tout le square Cartier pour les frais de la milice, en achetant les bâtiments du collège et celui de l'école normale. On pourrait aussi obtenir plus d'espace dans la salle d'exercice en y faisant une allonge peu importante. Les bureaux du département de la Milice pourraient être installés dans l'école normale.

Sir FREDERICK BORDEN : Je n'ai aucune objection à dire à mon honorable ami que nous songeons depuis quelque temps à acheter les bâtiments du collège. Il y a quelque temps, en compagnie du ministre des Travaux publics et de l'ingénieur en chef du département de la Milice, je suis allé examiner cet édifice pour voir s'il était possible d'y installer les bureaux du département de la Milice et de conclure des arrangements pour en faire l'acquisition.

M. SAM. HUGHES : Achetez l'école normale pour cela.

Edifices administratifs d'Ottawa—reconstruction du revêtement en pierre de Nepean, \$5,000.

M. R. L. BORDEN : En quoi consiste ce travail ?

M. HYMAN : Le revêtement en pierre, du côté ouest de l'ancien édifice de l'ouest, n'est pas en très bon état. Nous l'avons fait examiner par les ingénieurs du département

et ils conseillent la reconstruction de ce travail.

Edifices administratifs d'Ottawa ; aménagements, etc., \$46,000.

Sir FREDERICK BORDEN : A quels édifices ce crédit sera-t-il affecté ?

M. HYMAN : Il sera partagé entre plusieurs édifices. Il faut aménager une salle d'archives dans le ministère des Chemins de fer et Canaux, qui n'en a jamais eu dans son nouveau local ; il y a certains travaux à faire au ministère de l'Intérieur, se rattachant au service des géographes. Le reste de la somme comprend des divisions et des aménagements.

M. BLAIN : Y a-t-il des armoires en fer ?

M. HYMAN : Oui.

M. BLAIN : Demandera-t-on des soumissions ?

M. HYMAN : Oui. Nous en demanderons dans tous les cas, sauf pour les travaux de peu d'importance.

Bureau de poste d'Ottawa ; aménagement et réfections, \$22,500.

M. HYMAN : Cet édifice est complété depuis quelque temps et le personnel y est installé.

M. SAM. HUGHES : Enfin.

M. HYMAN : Il nous a fallu un certain temps, mais il ne faut pas oublier que nos ouvriers étaient obligés de travailler dans des conditions bien défavorables, pour ne pas gêner le service du bureau de poste. Autrefois les bureaux de la douane étaient dans cet édifice. Maintenant les trois étages supérieurs sont affectés au service du département.

M. KEMP : Combien d'étages a-t-on ajoutés depuis l'incendie ?

M. HYMAN : Deux.

M. KEMP : L'un de ces étages était un attique ?

M. HYMAN : Oui. Cet étage a été agrandi, et on en a construit un autre.

M. KEMP : Le ministre ne s'est-il jamais étonné du prix énorme que nous avons payé pour ces étages. Pour le cas où il ignorerait à combien cela s'élève exactement je lui dirai que le coût en est de \$175,113.

M. HYMAN : Autant que je puis me rappeler, le premier étage estimatif, peu de temps après mon entrée en fonctions, s'élevait à \$160,000.

M. KEMP : L'édifice avait d'abord coûté \$240,856.

M. HYMAN : Les travaux du bâtiment sont maintenant beaucoup plus dispendieux qu'il y a quelques années. J'ai eu à donner moi-même, récemment, quelques entreprises

de construction, et j'ai été étonné de l'augmentation du coût de ces travaux.

M. KEMP : Je n'ai jamais pu comprendre comment tout cela pouvait représenter, en matériaux et main-d'œuvre, une dépense de \$175,113.

M. HYMAN : Il n'y a aucun doute que le coût a dû être augmenté, par suite de l'obligation où nous avons été de trouver les moyens de garder notre personnel d'employés sur les lieux mêmes, durant le temps des travaux.

M. R. L. BORDEN : Ce montant me paraît énorme. Est-ce que cela comprend aussi ce crédit ?

M. HYMAN : Non pas, ce crédit est pour l'aménagement. Certains bureaux du département, comme celui de l'étranger et d'autres bureaux, vont être transférés dans le nouvel édifice.

M. R. L. BORDEN : Les travaux de construction ont dû, en effet, augmenter considérablement, si on en juge du moins par cet édifice. Au commencement de la session, un expert a inspecté l'édifice et il a déclaré dans son rapport qu'il y avait des infiltrations d'eau. J'en ai parlé au ministre, et il m'a répondu que c'était la première nouvelle qu'il en avait.

M. HYMAN : Je me suis immédiatement occupé de la chose. Je ne crois pas que l'eau s'infiltrait, mais il y avait un vice de construction du toit.

M. R. L. BORDEN : Je crois que le rapport établissait que l'eau passait à travers le toit et endommageait les plafonds.

M. HYMAN : Je m'en suis immédiatement occupé, et je me suis rendu moi-même sur les lieux.

Bureau de poste de Toronto, \$25,000.

M. KEMP : Le ministre ne nous a rien dit, quand nous étions à étudier le budget samedi dernier, de ces \$25,000 pour le bureau de poste de Toronto—terrain, édifice, tubes pneumatiques et machines. J'aimerais à savoir si le ministre est prêt à nous donner quelques renseignements sur ces tubes pneumatiques et sur ce qu'il entend faire à ce sujet.

M. HYMAN : Mon honorable ami se rappelle la discussion que j'ai eue avec lui et avec le maire de Toronto et quelques-uns des contrôleurs. Il ne s'est rien passé de nouveau depuis lors. La grande difficulté, est qu'il est impossible d'obtenir de la compagnie de chemin de fer un terrain de surface plane pour y mettre des voies ou construire une gare, et tant que nous n'aurons pas cela nous ne pouvons pas vider les lieux. Mon honorable ami est parfaitement au courant de ces difficultés. C'est malheureux pour le département, et c'est malheureux aussi pour ceux qui possèdent là des im-

meubles, que nous ne puissions pas partir plus vite. Mais nous avons les mains liées.

M. KEMP : J'ai cru que le Gouvernement aurait peut-être l'intention d'abandonner l'idée d'un système de tubes pneumatiques, en concentrant plutôt les affaires du bureau près de la gare. A-on fait quelque chose en ce sens ?

M. HYMAN : Je n'ai pas eu l'occasion de parler de cela au nouveau ministre des Postes, mais j'en ai parlé longuement à l'ex-ministre des Postes, et aux fonctionnaires de son département. Et la conclusion à laquelle on en est arrivé c'est que le service des postes, à Toronto, pourrait être bien mieux conduit en ayant un bureau aménagé de façon absolument moderne à proximité immédiate de la gare. Il n'en est pas, à Toronto, comme à Montréal. A Montréal, il y a trois ou quatre gares, tandis qu'à Toronto tous les chemins de fer convergent pour ainsi dire vers une seule gare. Le chef du service technique du département, qui a charge de voir à ce que tous les rouages fonctionnent bien, a cru qu'on obtiendrait un service bien plus satisfaisant en installant un personnel nombreux et bien organisé dans un bureau construit spécialement pour cela, et qui serait situé de façon à envoyer les malles à la gare dans le plus court espace de temps possible au lieu d'envoyer toutes ces malles à l'hôtel des postes. Je crois que c'est là ce que fera le département, et c'est aussi là, je crois, ce qu'il y a de mieux à faire.

M. SAM. HUGHES : L'année dernière, j'ai attiré l'attention sur le système en vigueur aux Etats-Unis, où il est de règle absolue qu'aucun édifice fédéral ne doit être construit à moins de 100 ou 200 pieds d'un autre bâtiment. Cette règle est-elle observée ici ?

M. HYMAN : Je regrette d'avoir à dire que non. Bien entendu, quand il s'agit d'un édifice considérable, nous essayons le plus possible d'observer cette règle. Mais, dans le cas actuel, le terrain est très cher, et nous dépendons pour ainsi dire entièrement de la compagnie de chemin de fer.

M. KEMP : Je suis heureux que le ministre ait donné toutes ces explications. Je crois que le Gouvernement fait ce qu'il doit faire, et qu'il a abandonné le système des tubes pneumatiques, bien que ce système soit mentionné dans le crédit qui a été voté. Si j'ai bien compris le ministre, on a maintenant l'intention, aussitôt que la chose aura pris plus de développement, et aussitôt qu'on sera en possession du plan de la nouvelle gare, de construire un bureau du côté de la gare opposé à la nouvelle gare, et avec laquelle on pourrait peut-être avoir communication par un passage souterrain. On se servirait alors du bureau actuel pour la vente des timbres, les mandats-poste et autres choses de ce genre. Si c'est là ce que

veut faire l'honorable ministre, je crois qu'il agit parfaitement bien.

M. HYMAN : On se servirait du bureau de poste actuel précisément ainsi que vient de l'indiquer mon honorable ami, et on y tiendrait aussi les cases pour le public. Ces cases seraient tenues là en permanence, et seraient utilisées pour toutes les matières postales arrivant régulièrement. Mais tout le courrier, soit d'aller ou de retour, serait trié et reçu à l'autre bureau. Je crois que nous en arriverons alors à épargner beaucoup de temps.

M. BLAIN : J'avais entendu dire que l'ex-ministre des Postes, sir Wm Mulock, projetait d'établir un système de tubes pneumatiques, et je crois qu'il avait été convenu que Toronto serait doté de ce système. Pourquoi a-t-on abandonné cette idée ?

M. HYMAN : Les avis sont partagés sur le plus ou moins d'excellence de ce système. Sir Wm Mulock avait, je crois, là-dessus, les mêmes idées que mon honorable ami. Mais le département a obtenu d'autres renseignements. Il a étudié la question, et bien qu'il n'en soit pas encore arrivé à une conclusion, je crois que le plan soumis par mon honorable ami de Toronto a de fortes chances d'être mis en pratique.

Le système des tubes pneumatiques ne pourrait pas fonctionner à Toronto et à Montréal, aussi bien qu'en d'autres grandes villes comme New-York, Boston et Chicago. Cependant, l'objet principal que le Gouvernement a en vue est de donner le service le plus efficace possible.

M. KEMP : Je dois dire que le principe des tubes pneumatiques était adopté dès avant l'incendie. Le feu ravagea cette partie de la ville, et les choses se trouvèrent changées du tout au tout. De plus, la construction d'une nouvelle gare centrale a aussi complètement changé la situation, et c'est là pourquoi il nous faut remédier à tout cela.

Winnipeg, ancien pavillon des immigrants—revêtement en brique et aménagement de l'infirmerie dans les mansardes, non compris les améliorations accessoires, \$6,000.

M. SAM. HUGHES : Pourquoi a-t-on mis l'infirmerie dans les mansardes ?

M. HYMAN : L'ancien pavillon des immigrants était en bois, et afin de mieux parer au danger d'incendie, le département de l'Intérieur nous a demandé un revêtement en brique et l'installation de l'infirmerie dans les mansardes. C'est ce que nous sommes en train de faire.

M. SAM. HUGHES : L'endroit n'est guère bien choisi pour une infirmerie.

M. HYMAN : Il y a un escalier y conduisant du dehors.

M. SAM. HUGHES : Le ministre a-t-il donné quelque considération. . .

M. HYMAN : J'ai peu de renseignements sur ce crédit. Ces renseignements nous sont communiqués par le département de l'Intérieur, et ce crédit est sans doute demandé sur recommandation des chefs du service technique du département.

M. SAM. HUGHES : Mon expérience est que les fonctionnaires d'un département chargés de choses techniques ne connaissent généralement pas grand'chose. En règle générale, on peut leur faire dire tout ce qu'on voudra.

Pavillon des immigrants à Edmonton, ainsi que prison et édifice fédéral, \$8,000, \$20,000 et \$10,000.

M. LAKE : J'aimerais à savoir combien d'argent le Gouvernement se propose de dépenser pour les édifices publics à Edmonton, et combien chacun de ces édifices va coûter ?

M. HYMAN : On estime que le pavillon des immigrants coûtera \$15,646.65. La prison devra coûter \$85,813.25. Bien entendu, ces bâtiments sont en voie de construction depuis déjà quelque temps. Je n'ai pas de détails au sujet de l'édifice fédéral.

Ports et rivières de la Nouvelle-Ecosse, \$107,200.

M. HYMAN : Quelques-uns de ces crédits doivent être votés de nouveau, et d'autres sont demandés par l'ingénieur.

M. R. L. BORDEN : Quels sont les nouveaux crédits ?

M. HYMAN : Je puis mentionner celui de Scotch-Cove, au nord de Cap-Breton. On veut construire là un brise-lames, à l'est de Scotch-Cove, de 375 pieds de longueur et courbe de 40 pieds pour y établir un port de refuge pour les pêcheurs.

M. SAM. HUGHES : Quelle est la population ?

M. HYMAN : Il y a là un grand établissement pour le séchage du poisson, ainsi que quelques homarderies, et on y emploie environ quarante bateaux de pêche.

M. R. L. BORDEN : Je crois que ce brise-lames de New-Harbour n'est construit que depuis quelques années.

M. HYMAN : Depuis 1900.

M. R. L. BORDEN : Il me semble qu'on commence de bien bonne heure à le réparer.

M. HYMAN : Il va y être ajouté un talus.

M. R. L. BORDEN : Pourquoi n'ont-ils pas vu à cela tout d'abord ?

M. HYMAN : Parfois ils y voient, et parfois non ; il arrive quelquefois qu'une tempête endommage le talus.

M. SAM. HUGHES : Pourquoi ne pas employer du béton plutôt que du bois créosoté ?

M. HYMAN : Le bois créosoté dure plusieurs années.

M. SAM HUGHES : Le béton ne coûterait-il pas moins cher, en fin de compte ?

M. HYMAN : Dans certains cas, le béton coûterait dix fois plus cher.

Ports et rivières—Nouveau-Brunswick, \$31,250

M. R. L. BORDEN : Quel est ce brise-lames, au Petit-Rocher ?

M. HYMAN : C'était tout d'abord une masse isolée; nous la réunissons au rivage afin d'en faire un brise-lames et un quai.

M. R. L. BORDEN : Ce quai va-t-il ressembler à celui de D'Israëli ?

M. HYMAN : Par malheur, n'ayant pas ici mes notes au sujet du quai de D'Israëli, je ne puis les comparer.

Ports et rivières—Québec, \$203,050.

M. HYMAN : Cet item ne comprend pas un seul nouvel ouvrage.

M. R. L. BORDEN : Pourquoi vous faut-il demander tous ces crédits supplémentaires ?

M. HYMAN : Le budget principal n'ayant été présenté au mois de janvier dernier, il m'était impossible de dire aussi longtemps d'avance ce que seraient les dépenses. Par exemple, d'après le nombre d'hommes qu'il emploie et d'après la manière dont il peut poursuivre l'exécution des travaux, un entrepreneur peut gagner \$25,000 ou \$50,000.

M. R. L. BORDEN : Nous devons comprendre que chacun de ces ouvrages est un ouvrage en voie de construction et ce crédit est uniquement destiné à solder des dépenses qui n'étaient pas prévues lorsque le budget principal fut préparé.

M. HYMAN : Chacun des crédits qui composent cet item représente une somme qui a déjà été inscrite au budget et qu'il s'agit de voter de nouveau; il y a des crédits à voter de nouveau, des crédits à consacrer à des réparations, mais ils se rapportent tous à des travaux en voie d'exécution.

M. KEMP : Cet item relatif à la province de Québec ne comprend pas un seul nouvel ouvrage ?

M. HYMAN : Non, pas un seul.

M. KEMP : D'après la déclaration de l'honorable ministre, l'ouvrage qui a été détruit à Sorel avait coûté \$15,000, mais vous demandez plus que cela pour le réparer.

M. HYMAN : Mieux renseignés aujourd'hui sur la nature du sol, nous pouvons faire une construction plus solide. Je suis à faire étudier les plans par les meilleurs ingénieurs du département, et connaissant ce que nous connaissons au sujet du sol sur

M. SAM. HUGHES.

lequel nous allons asseoir notre construction, nous ne pouvons rien faire qui ressemble à ce qui existait auparavant.

M. R. L. BORDEN : Il est heureux que vous vous proposez de reconstruire solide-ment, car sans cela toute la rive aurait pu se détacher. Dois-je comprendre que vous vous proposez de reconstruire solidement cet ouvrage parce que, s'il s'est effondré, c'est uniquement pour la raison qu'il avait été construit à la diable ?

M. HYMAN : Non pas.

M. R. L. BORDEN : Pourquoi ?

M. HYMAN : Je l'ai expliqué très au long cet après-midi. C'est la base qui a cédé. On avait fait du dragage et le courant rapide avait ouvert des crevasses dans le sable vif et avait ainsi affaibli la base.

M. KEMP : Après avoir lu le rapport je ne puis m'empêcher de penser que l'accident est dû à la négligence grossière de l'ingénieur du département; et il me semble que l'honorable ministre aurait pu faire nommer une commission indépendante pour découvrir qui était responsable, comme il l'a fait par rapport à l'écroulement de la tour dite tour Laurier. La compagnie de navigation Richelieu et Ontario, qui avait mis une grande quantité de houille en entrepôt sur le quai, a-t-elle demandé une compensation au Gouvernement ?

M. HYMAN : Elle n'a présenté aucune réclamation au département. La houille est tombée dans la rivière et on est à l'en retirer par voie de dragage.

M. KEMP : Qui fait ce travail ?

M. HYMAN : Le dragueur du Gouvernement.

M. KEMP : Et si le Gouvernement ne réussit pas à retirer toute la houille, la compagnie va avoir une réclamation à lui présenter ?

M. HYMAN : Je n'ai entendu parler d'aucune réclamation. C'est en vertu d'une simple permission que la houille avait été déposée là.

M. KEMP : L'honorable ministre est-il d'avis que la compagnie avait surchargé le quai ?

M. HYMAN : Je ne sais pas si je pourrais le prétendre.

M. KEMP : Dans tous les cas, cet accident a fait perdre au pays, \$55,000.

M. HYMAN : Cela ne veut pas dire que nous n'aurions pas été obligés de dépenser ces \$55,000. Si l'ingénieur s'était aperçu que le quai était en danger il nous aurait fallu faire cette dépense.

M. R. L. BORDEN : Il a été envoyé sur les lieux pour faire un examen spécial ?

M. HYMAN : Oui.

M. R. L. BORDEN : La cause de l'accident est ainsi exposée :

Dans l'opinion de celui qui écrit ces lignes, l'accident est dû à la désagrégation lente d'une couche de matériaux de peu de consistance, désagrégation provoquée par le dragage qu'on avait fait à une profondeur de 30 pieds et à environ 20 pieds du devant du quai. Le remplissage en terre et en pierre a baissé et il s'est formé une cavité près des pilotis de derrière. Cette cavité s'est agrandie peu à peu et la voûte formée au-dessus, étant devenue trop faible pour supporter son propre poids et celui de la houille, s'est écroulée, et avec tant de force qu'elle a tout entraîné dans sa chute.

En vertu de quel arrangement ce dragage se faisait-il ?

M. HYMAN : Il faisait partie de l'entreprise.

M. R. L. BORDEN : Il est remarquable que le quai a cédé à cause d'un vice de construction ou en vue d'augmenter la profondeur de l'eau.

M. HYMAN : On a pratiqué une tranchée devant les pilotis, par voie de dragage. Ce dragage a été fait par rapport aux pilotis. Mais, par malheur ce travail s'exécutait sur l'ancien lit de la rivière, et c'est à cause de la nature du sol que l'accident est ensuite arrivé. Quand l'ouvrage a été fini il y avait là une accumulation de vase.

M. R. L. BORDEN : On s'imagine facilement que la construction d'un ouvrage de cette importance—il a coûté près de \$300,000—exigeait qu'on fit, au préalable, un examen de la nature du sol composant le lit de la rivière, qu'il fût pratiqué des forages et qu'on prit toutes les précautions possibles pour arriver à connaître d'avance, et parfaitement, quels seraient les résultats du dragage. J'avoue que le rapport ne me paraît pas excuser du tout le département. Il semble indiquer aussi clairement que possible qu'il y a quelqu'un qui ne s'est pas très bien acquitté de ses devoirs. Ce que je comprends, c'est que ce rapport blâme le mode de construction auquel on a eu recours. L'honorable ministre comprend-t-il autre chose ?

M. HYMAN : Le fond était certainement très dangereux. Je l'ai déjà dit, il n'y avait qu'une partie du quai de construite de cette façon. Le quai principal, du côté du Saint-Laurent, un quai de 700 pieds de long, a été construit d'une façon toute différente. L'ouvrage que l'on a fait du côté du Richelleu valait beaucoup moins. Le rapport que j'ai parcouru semblerait indiquer que, grâce à l'action du sable vif, il s'est produit un changement dans la nature du sol, après que le quai eût été construit. L'accident a pu être causé par le dragage, mais lorsqu'il est survenu il y avait déjà deux ans que le quai était construit. L'examen de l'ouvrage fait voir que rien

ne s'est brisé, mais que pour ainsi dire toute cette partie-là du quai a glissé dans la rivière ; de sorte que, à mon sens, l'accident est entièrement dû à la défectuosité de la base. Il paraît très difficile de dire ce qui s'est passé avant et ce qui s'est passé après la construction. Tout le monde sait quelles difficultés présente le sable.

M. R. L. BORDEN : L'ingénieur ne dit rien du sable.

M. HYMAN : Ce rapport-là n'en dit peut-être rien, mais il en est parlé dans d'autres rapports.

M. R. L. BORDEN : Pour ainsi dire tous les quais de la ville d'Halifax sont construits sur pilotis, et l'on n'enfoncé jamais de pilotis sans avoir découvert comme étant la première chose essentielle à connaître, quelle est la nature du sol dans lequel on doit les enfoncer. J'ai toujours compris que c'est là le premier point à résoudre, et j'ai occupé dans des procès où il s'agissait précisément de cette question-là. D'après ce que ce rapport me permet de comprendre, on n'a pas eu recours à cette précaution. Il y avait là de la matière molle qu'on ne connaissait pas ou dont on n'a pas tenu compte. Il faut expliquer l'accident par un vice de construction, car l'ingénieur trouve et le ministre lui-même dit que le quai n'avait pas été surchargé. Il a tout simplement glissé dans la rivière par suite d'un vice de construction.

M. KEMP : Le steamer "Alpha" a-t-il été endommagé ?

M. HYMAN : Le département n'a présenté aucune réclamation à ce sujet.

M. SAM. HUGHES : Y a-t-il eu des pertes de vies ?

M. HYMAN : Non.

M. KEMP : Cette somme de \$5,000 suffira-t-elle au parachèvement des travaux ?

M. HYMAN : C'est à espérer. Il est impossible que nous soyons appelés à payer beaucoup plus cher. Nous n'allons pas seulement reconstruire la partie où l'accident a eu lieu, mais nous allons renforcer aussi l'autre ouvrage.

M. KEMP : L'ingénieur fait rapport que l'autre ouvrage est dans un état très précaire.

M. HYMAN : Nous nous en occupons actuellement.

M. FOWLER : A-t-on fait une enquête officielle pour découvrir la cause de l'effondrement ?

M. HYMAN : Oui, vous avez les rapports des ingénieurs.

M. SAM. HUGHES : Le ministre a-t-il trouvé, dans son rapport, que le contrat intervenu en premier lieu a été exécuté conformément aux conditions y mentionnées ?

M. HYMAN : Il n'y a pas de doute à cet égard.

M. SAM. HUGHES : Je crois qu'il y en a beaucoup. La preuve porte-t-elle sur ce point-là ?

M. HYMAN : La difficulté résidait dans la nature de la base. C'est ce qui résulte du fait que le coffrage n'a pas été entamé du tout ?

M. SAM. HUGHES : Pendant que cet ouvrage était en cours d'exécution, je l'ai signalé à l'attention de la Chambre et j'ai demandé au département de s'enquérir au sujet de la construction, parce que j'avais appris que l'on faisait du gâchage.

M. BLAIN : Y a-t-il un ingénieur étranger au département qui se soit mêlé de ce rapport ?

M. HYMAN : Non, pas de ce rapport.

M. R. L. BORDEN : Pourquoi n'avez-vous pas fait faire une enquête par un ingénieur du dehors ?

M. HYMAN : J'ai demandé à un ingénieur étranger au département de faire un examen et un rapport.

M. FOWLER : J'espère que l'honorable ministre ne commettra pas encore une fois l'erreur qu'il a commise au sujet de la tour Laurier. Les parties concernées dans cette enquête étaient attachées au département, d'une façon peut-être pas directe, mais indirecte, et pour cette raison elles n'étaient pas en état de donner un rapport impartial au sujet des causes de l'écroulement. Je serais d'avis que, dans le présent cas, l'honorable ministre choisit des hommes qui ne fussent ni directement ni indirectement attachés au département.

M. R. L. BORDEN : On s'imagine tout naturellement qu'avant de s'exposer à des dépenses aussi considérables on aurait dû s'occuper de découvrir ce qu'était le fond de la rivière. Je vois que l'ingénieur en chef, dans son rapport au sujet de la reconstruction, dit ceci :

La partie qui est resté debout—environ 346 pieds de long—doit être prise en considération. Elle doit avoir été bien fortement ébranlée et le fond doit être aussi dangereux, et personne ne saurait prédire ce qui peut arriver.

Oui, on s'imagine qu'une enquête au sujet du fond de la rivière aurait dû avoir lieu avant que l'on eût songé à proposer une dépense de \$400,000. Une grande partie de l'ouvrage est tombée dans la rivière, et le reste est exposé à y tomber aussi.

M. HYMAN : Cela ne se rapporte pas à tout l'ouvrage, mais seulement à une partie.

M. R. L. BORDEN : Je lis seulement ce que je vois.

M. HYMAN : Cela ne se rapporte pas à l'ouvrage qui a coûté la somme d'argent

M. HUGHES.

que vient de mentionner l'honorable député.

M. R. L. BORDEN : L'autre partie vaut-elle quelque chose, sans celle-ci ?

M. HYMAN : Oui ; celle-ci ne représente qu'une faible partie de la valeur totale. Les dommages s'élèvent à environ \$15,000.

M. R. L. BORDEN : Et quelle est la valeur de la partie qui est restée debout ?

M. HYMAN : A ce sujet, il y a deux points à considérer : premièrement, toute cette partie de l'ouvrage qui fait face au Saint-Laurent et qui a 700 pieds de longueur ; c'est du coffrage. Il y a là deux rivières, le Richelieu et le Saint-Laurent. La partie de l'ouvrage que je viens de mentionner est située du côté du Richelieu.

M. R. L. BORDEN : Quelle en est la valeur totale ?

M. HYMAN : La valeur de la partie qui est restée debout est d'un peu plus de \$20,000.

M. SAM. HUGHES : Quelle est la valeur de l'ouvrage situé sur le Saint-Laurent et de l'ouvrage situé sur le Richelieu ?

M. HYMAN : La valeur de l'ouvrage situé sur le Richelieu est de \$45,000. C'est un ouvrage construit seulement sur pilotis et qui n'est pas très considérable.

M. KEMP : Alors la partie située sur le Saint-Laurent a coûté \$231,000 et est encore debout ?

M. HYMAN : Oui.

M. FOWLER : Je voudrais avoir quelques éclaircissements au sujet de cette enquête. L'honorable ministre se propose-t-il de faire faire une enquête à part celle qui a déjà été faite par les fonctionnaires de son département ?

M. HYMAN : J'ai demandé à un ingénieur de faire une enquête au sujet de cet ouvrage, pour ma propre satisfaction.

M. FOWLER : Afin de découvrir les causes du désastre ?

M. HYMAN : Afin de découvrir tout ce qui pouvait se rattacher à cette affaire.

M. FOWLER : A quel ingénieur vous êtes-vous adressé ?

M. HYMAN : A M. Jennings, de Toronto.

M. KEMP. Si l'on fait peser la responsabilité sur les entrepreneurs, il est bon de savoir s'ils sont solvables. Le sont-ils ?

M. HYMAN : Les entrepreneurs sont MM. W. J. Poupore et Cie. Je pense qu'ils sont solvables.

Ports et rivières—Province d'Ontario, dragage à Point-Edward, \$5,250.

M. ARMSTRONG : Cela fait \$20,000 que l'on a votés à cette fin pour les prochains neuf mois, tandis qu'on n'a alloué que \$17,000 l'année dernière.

M. HYMAN : L'honorable député comprendra que cela n'a aucunement rapport au temps pendant lequel le dragage doit se faire, mais à la quantité de dragage qui doit être faite. Nous avons jugé nécessaire de faire beaucoup plus d'ouvrage cette année que l'an dernier.

M. ARMSTRONG : Quel est le nom de la maison qui fait cet ouvrage-là, et quelle somme doit-elle recevoir ?

M. HYMAN : C'est la "Dominion Dredging and Construction Company". Elle fait l'ouvrage à l'entreprise.

M. ARMSTRONG : L'honorable ministre a-t-il le relevé des prix qui sont payés à cette maison ?

M. HYMAN : Oui. Pour travailler dans tous autres matériaux que le roc, elle a droit à 18 cents par yard cube.

M. SAM HUGHES : Les compagnies américaines de dragage ont-elles été empêchées de faire des soumissions ?

M. HYMAN : Oui.

M. SAM HUGHES : Le ministre n'a-t-il pas fait faire cet ouvrage à raison de 3 cents le yard cube ? Une de ces dragues à suction ferait cet ouvrage à raison de 3 à 5 cents le yard cube.

M. HYMAN : Une drague à suction ne pourrait pas fonctionner dans ces endroits-là.

M. SAM HUGHES : Pourquoi ?

M. HYMAN : Et d'abord, où mettriez-vous les matériaux ?

M. SAM HUGHES : De l'un ou de l'autre côté de la rivière.

M. HYMAN : Oui, lorsqu'il y a des propriétés de ville de chaque côté ?

M. SAM HUGHES : Il n'y a pas de propriétés de ville à Point-Edward.

Echo-Bay—Quai, parachèvement, \$800.

M. BOYCE : Cette somme va-t-elle suffire au parachèvement de cet ouvrage ?

M. HYMAN : Elle est destinée au parachèvement de l'ouvrage.

M. BOYCE : Alors, que dites-vous de l'item n° 331 s'élevant à \$6,060 et mentionné comme balance due ?

M. HYMAN : C'était la balance due aux entrepreneurs. L'item dont il s'agit ici est destiné au parachèvement des travaux.

M. BOYCE : Les travaux n'étaient-ils pas terminés lorsque les entrepreneurs furent

payés ? L'honorable ministre a déposé des renseignements comprenant une déclaration de sa part qui établit que cette somme de \$6,060 était destinée au parachèvement des travaux. Je suis curieux de savoir à quoi cette somme de \$800 est maintenant destinée.

M. HYMAN : J'ai ici la véritable raison pour laquelle je demande ce crédit de \$800. Il y a \$100 pour abords en pierre, de peu d'importance, et \$700 pour travaux de renforcement, et nouveau briquetage.

M. BOYCE : Quelle est la longueur du quai ?

M. HYMAN : 2,078 pieds.

M. BOYCE : Quelle est la profondeur de l'eau, à cette extrémité-là ?

M. HYMAN : Douze pieds, à l'eau basse.

M. BOYCE : L'honorable ministre sait-il que ce quai va servir seulement à un bateau qui se rend là, et qu'il va être absolument inutile à part cela ?

M. HYMAN : Non, je ne le sais pas.

M. BOYCE : A une époque moins avancée de la session, j'ai signalé ce point à l'attention de l'honorable ministre. S'il veut bien y réfléchir, il découvrira l'existence d'un état de choses vraiment extraordinaire. Ce quai a coûté \$25,000, et cependant il est absolument inutile, sauf pour le bateau que je viens de mentionner, parce que les abords en sont trop étroits et trop profonds. Il faudrait encore des milliers de dollars pour rendre ce quai utile à la population qui est censée s'en servir. On a commencé à le construire justement avant la dernière élection, et on a consacré à sa construction la somme considérable que j'ai mentionnée. Je n'ai jamais trouvé personne, dans cette localité, qui se soit déclaré avantageé par la construction de ce quai. J'ose croire que ces faits valent la peine d'être étudiés par l'honorable ministre. Je dirai que les recettes totales du quai se sont élevées, l'année dernière, à environ \$20, et je crois me rappeler que le ministre nous a dit que le gardien du quai touchait la moitié de ces recettes. Ainsi ce quai a donné jusqu'à présent au Gouvernement une recette de \$10.

M. R. L. BORDEN : Voici un item—port de Jordan—aide des autorités municipales du township de Louth, et ainsi de suite dans les cinq ou six lignes suivantes. N'aurait-il pas été plus court d'inscrire cet item sous la rubrique de "quai" ?

M. HYMAN : C'est là un point que nous avons discuté à fond. Il s'agit du dommage que le Gouvernement a causé, il y a quelques années, en construisant ce pont. Par suite d'arrangements intervenus entre nous et la municipalité nous avons consenti à

payer \$1,500 pour avoir causé l'inondation des terres.

M. SAM. HUGHES : Je vois ici un crédit concernant un quai à Roche's-Point. Qu'est-ce que cela veut dire ? Où est situé Roche's-Point ?

M. HYMAN : Dans le lac Simcoe.

M. SAM. HUGHES : A qui ce quai va-t-il servir ?

M. HYMAN : Il est près du village de Sutton.

M. R. L. BORDEN : Il y a un item pour dragage au quai du Sault Sainte-Marie. Que signifie cet item ?

M. HYMAN : Nous avons fait du dragage depuis quelque temps à cet endroit. Il est très difficile d'approcher du quai qu'il y a là.

M. BOYCE : Est-ce là tout ce qui sera nécessaire au parachèvement des travaux ?

M. HYMAN : Je ne sais pas au juste quel sera le prix total des travaux. Il y a deux espèces de matériaux à draguer et il est impossible de dire quelle quantité il y aura d'une espèce ou de l'autre de ces matériaux. L'entreprise a été adjugée à MM. Randolph et McDonald, dont les soumissions étaient les moins élevées.

M. SAM. HUGHES : Est-ce en aval de l'écluse ?

M. HYMAN : Oui.

M. SAM. HUGHES : Le niveau de cette eau-là n'a-t-il pas été abaissé par le gouvernement des Etats-Unis, lorsqu'il a construit le chenal du lac Haney ? J'ai signalé ce fait. J'ai dit au Gouvernement, il y a deux ou trois ans, que le volume d'eau était diminué par les Américains parce qu'ils coupaient ce chenal et le raccourcissaient, et, précisément, l'eau a baissé d'un pied et demi à deux pieds.

M. HYMAN : C'est ce que j'ignore.

M. SAM. HUGHES : L'eau a baissé, pour cette raison-là, de deux pieds, dans le chenal international, à tout événement. Je crois donc que le gouvernement des Etats-Unis devrait être appelé à payer ces frais-là.

M. BOYCE : Je comprends que le Gouvernement permet de mettre de la houille en entrepôt sur ce quai-là et qu'il fait virtuellement concurrence à un autre quai, le nouveau quai d'Ontario, au grand détriment de ce dernier. Je crois qu'on a érigé là des remises à houille, et que certaine corporation a obtenu la permission d'y mettre de la houille en entrepôt avec l'intention de la vendre. Voilà qui met le quai du Gouvernement en concurrence avec celui d'une compagnie privée.

M. HYMAN : Le département des Travaux Publics n'est pas chargé d'avoir soin des quais mais seulement de les construire.

M. HYMAN.

M. BLAIN : Avant que le ministre passe à un autre sujet je lui lirai un court extrait d'un journal concernant le sujet traité, lorsqu'il s'est agi du crédit destiné à l'achat de l'emplacement d'un bureau de poste à Sainte-Marie, dans la province d'Ontario :

Toronto, 3 juillet.

Une dépêche spéciale de Sainte-Marie au "World" dit que les citoyens de cette ville protestent hautement contre l'achat de la propriété "Whelihan Love", par M. Hyman, comme emplacement d'un bureau de poste. L'édifice, avec une façade de cinquante pieds, se trouverait resserré entre deux immenses murs de pierre. Il y a plusieurs excellents emplacements qu'on aurait pu se procurer, mais on dit que l'influence politique et religieuse de Charles Whelihan, le registraire destitué depuis peu, a déterminé le choix de cette propriété-là, ce qui va donner de la valeur à son propre terrain, qui y est adjacent.

Peut-être l'honorable ministre aura-t-il la bonté de nous dire s'il est vrai que le terrain en question est situé entre deux immenses édifices et que c'est ce terrain-là qu'on a acheté pour y construire un bureau de poste ? L'honorable ministre voudra bien se rappeler que le député du comté a fait allusion à ce point, il y a une couple de jours.

M. HYMAN : Je n'ai pas d'autres renseignements à donner. Je ne sais pas s'il y a d'immenses édifices à Sainte-Marie ; ce que je sais, c'est que le terrain a été acheté.

M. SAM. HUGHES : A-t-il été acheté grâce à l'influence politique et religieuse ?

M. HYMAN : Non, je puis l'affirmer. On nous a offert différentes propriétés, et nous nous en sommes fait donner les prix.

M. BLAIN : Devons-nous comprendre que ce terrain a seulement cinquante pieds de façade et qu'il est borné, de chaque côté, par des édifices dont la construction est maintenant terminée ?

M. HYMAN : Je crois que la propriété a une façade de cinquante pieds et qu'elle est assez vaste pour répondre à tous les besoins de la ville de Sainte-Marie. Si je ne me trompe, il y a une ruelle, à part les cinquante pieds. Ce terrain est situé dans le quartier commercial de cette ville.

M. SAM. HUGHES : L'honorable ministre voudra-t-il nous dire quelles améliorations il se fait actuellement dans la rivière Winnipeg, province d'Ontario, et quel en est l'objet ?

M. HYMAN : Cette dépense a pour objet l'enlèvement de roches, près de Kenora. Nous voulons faciliter la navigation, qui sera très nécessaire, en vue de la construction du chemin de fer de ce district.

M. SAM. HUGHES : Quelle distance les bateaux vont-ils parcourir, entre cette ville et les rapides les plus rapprochés ?

M. HYMAN : Je crois qu'ils pourront se rendre d'un point à l'autre, moins un mille, à peu près.

M. SAM. HUGHES : Quelle distance parcouraient-ils maintenant ?

Saskatchewan—Lac de la Dernière-Montagne—Travaux d'amélioration à l'embouchure—Chaussée à Craven etc., \$2,500.

M. HYMAN : C'est un petit barrage que nous sommes à construire à travers la rivière Qu'Appelle et dont l'objet est de retenir l'eau dans le lac de la Dernière-Montagne, un lac étroit sur lequel on navigue à peine. L'eau y est et y a été très haute, et sans ce barrage elle baisserait et la navigation serait impossible. Il y a plusieurs années qu'on nous demande un crédit beaucoup plus considérable et nous essayons de voir si celui-ci pourra suffire.

M. SAM HUGHES : Qui demande ce crédit ?

M. HYMAN : La compagnie de navigation et les colons.

M. SAM. HUGHES : C'est un lac très long, et les colons de l'autre extrémité peuvent demander ce crédit, mais je ne sais pas si ceux de l'extrémité la plus rapprochée le demandent également.

M. HYMAN : Sans ce crédit il leur faudrait se passer de navigation.

Ports et rivières, Colombie-Anglaise, \$67,085.

M. HYMAN : Il y a ici un nouvel item :

Rivière Pitt—Substitution d'une ferme solide de 230 pieds à l'ancienne ferme de 132 pieds de la travée mobile du pont du chemin de fer du Pacifique, y compris travaux accessoires, \$55,085.

Avec la permission du département des Travaux publics, le Pacifique-Canadien a construit un pont sur la rivière, il y a plusieurs années, et il demande aujourd'hui à renouveler ce pont. Il a construit un nouveau pont l'an dernier, et il fut alors jugé nécessaire, dans l'intérêt de la navigation, d'élargir l'arche. Nous lui avons demandé de voir à cet ouvrage et il nous a répondu que, ayant obtenu la permission de construire selon ses plans originaux, il avait lieu de s'attendre à ce que le Gouvernement payât les frais d'élargissement des arches. Le département de la Justice jugea que, dans les circonstances, le Gouvernement serait tenu de payer. Ainsi, nous nous trouvâmes dans l'obligation d'accepter l'ancienne arche ou de payer notre quote-part du prix de la nouvelle. Cette somme est celle que les ingénieurs ont reconnu due par le Gouvernement au Pacifique-Canadien.

Divers, \$31,000.

Qu'entendez-vous par cette commission de la rivière Rouge ?

M. HYMAN : Le gouvernement du Manitoba nous a demandé de nommer un com-

missaire qui fût chargé d'agir avec des commissaires nommés par les Etats-Unis, au sujet de certaines questions se rattachant à la rivière Rouge. Ce crédit est destiné à solder les frais de cette commission.

M. R. L. BORDEN : Quelle est notre situation, au point de vue international, par rapport à l'autre question mentionnée ?

M. HYMAN : Ce crédit est demandé parce que je vois que le congrès des Etats-Unis a inscrit à son budget un crédit de \$30,000, dans les mêmes termes. Jusqu'à présent nous n'avons reçu des Etats-Unis aucune communication au sujet de cette affaire.

M. R. L. BORDEN : Il n'y a pas eu de négociations entre les deux pays ?

M. HYMAN : Non.

(Il est fait rapport de certaines résolutions.)

Sir FREDERICK BORDEN : Je propose que la séance soit levée.

M. R. L. BORDEN : De quelle mesure le Gouvernement nous entretiendra-t-il demain ?

Sir FREDERICK BORDEN : Nous nous proposons de poursuivre l'étude du bill des chemins de fer, de certains autres bills, et ensuite du budget.

M. R. L. BORDEN : Vous ne poursuivrez pas demain, l'étude du bill relatif à l'observance du dimanche ?

Sir FREDERICK BORDEN : Je n'en suis pas certain. Nous commencerons par le bill des chemins de fer, puis nous passerons à d'autres bills, y compris peut-être le bill relatif à l'observance du dimanche, et nous étudierons les crédits demandés par le département de la Milice.

(La motion est adoptée et la séance est levée, jeudi, à une heure moins vingt minutes du matin.)

CHAMBRE DES COMMUNES.

Jeudi, 5 juillet 1906.

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

LA REVISION DU REGLEMENT DE LA CHAMBRE.

Le très honorable sir WILFRID LAURIER (premier ministre) propose :

Que le rapport du comité spécial chargé de reviser le règlement de la Chambre, présenté aujourd'hui, soit renvoyé au comité général de la Chambre pour y être pris en considération lundi prochain.

(La motion est adoptée).

RENOVI D'UN RAPPORT A LA COMMISSION D'ECONOMIE INTERNE.

Le très honorable sir WILFRID LAURIER (premier ministre) propose :

Que cette partie du cinquième rapport du comité des deux Chambres sur les impressions proposant d'augmenter les appointements des employés du bureau de distribution soit renvoyé à la commission d'économie interne de la Chambre des communes.

L'honorable M. GEORGE E. FOSTER : Il s'agit, si je ne me trompe, d'une proposition en vue d'augmenter les appointements d'employés de la Chambre des communes.

Sir WILFRID LAURIER : Oui.

M. FOSTER : En renvoyant ce rapport à la commission d'économie interne, désire-t-on que cette commission agisse indépendamment de la Chambre, ou qu'elle fasse simplement rapport à la Chambre ?

L'honorable M. W. S. FIELDING (ministre des Finances) : Elle ne peut rien décider sans que la Chambre vote les crédits nécessaires suivant l'usage.

M. R. L. BORDEN : Il est un aspect de cette affaire qui me paraît quelque peu étrange : le comité qui a fait ce rapport devait être autorisé à le présenter ou bien il n'aurait pas dû le faire. Si je ne me trompe, on a critiqué l'année dernière ce comité pour avoir pris l'initiative d'une proposition de cette nature. Il paraîtrait que ce comité a cru devoir, dans le passé, formuler de ces propositions, sans qu'on l'en ait beaucoup critiqué. Or, si ce comité de la Chambre a le droit de faire une proposition de cette nature, il incombe à la Chambre d'accepter ou de rejeter cette proposition ; c'est-à-dire que vous ne devriez pas l'enterrer en le renvoyant à la commission d'économie interne, dont il ne reviendra peut-être jamais. Je ne m'oppose pas à ce que ce rapport soit renvoyé à la commission d'économie interne, mais je m'oppose à ce que cette commission prenne la place de la Chambre. C'est là le rapport d'un comité de la Chambre des communes : il devra donc, dans le cours ordinaire des choses, être un jour ou l'autre pris en considération par la Chambre des communes. C'est le seul résultat que je voudrais assurer.

Si le ministère désire que le rapport de ce comité soit examiné de nouveau par la commission d'économie interne, je n'y ai pas la moindre objection. Mais si la présente motion a pour fin de renvoyer ce rapport à la commission d'économie interne, pour qu'il y reste et ne revienne jamais devant cette Chambre, pour ma part je proteste vigoureusement contre son adoption ; car j'y vois une usurpation de nos fonctions par la commission d'économie interne. Je combats cette proposition pour les raisons que j'ai dites au début : je présume que le

Sir WILFRID LAURIER.

comité ne fait qu'exercer ses droits en faisant cette proposition ; sinon, elle ne devrait même pas nous être soumise.

M. FIELDING : La supposition sur laquelle l'honorable député a fondé son raisonnement me paraît inexacte. Je ne pense pas que nous puissions restreindre le pouvoir du comité de proposer tout ce qui, suivant son jugement, devrait être soumis à l'attention de la Chambre. Mais il n'appartient pas au comité, non plus qu'à la Chambre, dans l'acception la plus large du mot, de prendre l'initiative des propositions de crédit. La Chambre exerce son contrôle, mais toute proposition impliquant une dépense de deniers publics doit être faite suivant la procédure régulière. C'est le comité de la Chambre des communes sur l'économie interne, corps établi par statut pour éclairer l'Orateur dans les questions relatives à la Chambre, qui paraît être chargé de l'examen de toute proposition impliquant une dépense de fonds publics. Mais aucune décision d'un comité de la Chambre des communes ne saurait avoir d'effet, à moins de tenir compte de la règle qui veut que les crédits votés par la Chambre soient suffisants pour couvrir les dépenses. Je ne veux pas dire que ce comité n'a pas le droit de faire une proposition ; mais je ne crois pas me tromper en disant qu'il ne serait pas régulier pour la Chambre des communes d'augmenter les appointements de qui que ce soit sur la simple proposition d'un comité. C'est là une prérogative que peut seule exercer la Chambre des communes en comité général, à la suite d'une proposition de l'exécutif.

M. FOSTER : Les comités peuvent faire la proposition.

M. FIELDING : Certainement, mais la Chambre ne saurait être appelée à voter des fonds publics qu'en conformité de la saine procédure parlementaire. Cette motion a simplement pour but d'empêcher qu'on ne s'éloigne de la pratique parlementaire quant à la manière de voter les fonds publics.

M. W. F. MACLEAN : Quelle a été la règle suivie relativement au comité des débats ?

M. FIELDING : Les propositions faites par le comité des débats ont été soumises à la même règle.

M. W. F. MACLEAN : Elles ont été renvoyées également à la commission d'économie interne ?

M. FIELDING : Je crois me souvenir que c'est le président de ce comité qui a retiré le rapport du comité pour considération ultérieure. Il est désagréable, sans doute, pour le Gouvernement d'avoir à contrecarrer l'initiative des comités à cet égard ; mais les membres du comité se rendront compte, j'espère, que tout ce que nous voulons, c'est

d'empêcher qu'on n'enlève aux corps régulièrement constitués à cette fin l'initiative en matière de dépense de deniers publics.

M. C. H. PARMELEE (Shefford) : Monsieur l'Orateur, je n'entends pas trouver à redire à la ligne de conduite suivie par le ministère au sujet de ce rapport ; je dirai simplement que ces employés sont au service des deux Chambres du Parlement. Ils relèvent entièrement de nous, et le comité est le seul corps qui surveille leur conduite, ou soit à même de savoir comment ils remplissent leur devoir et s'ils méritent ou non de l'avancement. Ils ne sont pas à l'emploi de la Chambre des communes, ils ne sont pas à l'emploi du Sénat et ils ne sont pas placés sous l'empire de l'acte du service civil ; je ne vois donc pas comment ils pourraient obtenir les augmentations qu'ils méritent, si ce n'est par le moyen qu'a pris le comité. Il y a quatre ou cinq ans, nous avons déposé un rapport proposant de les soumettre au régime de l'acte du service civil en ce qui regarde les augmentations, ces augmentations devant se produire automatiquement sur la proposition du comité. Pour quelque raison ou autre, que je ne me rappelle pas maintenant, cette partie du rapport ne fut pas adoptée par la Chambre. Je dois dire que le comité était unanime à reconnaître que ces employés méritaient une augmentation, et le comité, voyant qu'il n'y avait pas d'autre moyen d'atteindre le but, incorpora cette proposition dans son rapport. Je ne suis pas suffisamment versé dans le droit constitutionnel pour dire si ce rapport, après avoir été renvoyé à la commission d'économie interne devra être renvoyé à la Chambre ; mais il me semble qu'il faudrait qu'il nous fût renvoyé sous une forme ou une autre.

M. A. A. STOCKTON (Saint-Jean, ville et comté) : La question me semble réglée par l'article 54 de l'acte de l'Amérique britannique du Nord ; cet article édicte que toute proposition comportant la dépense de fonds publics doit être faite par le Gouverneur général, d'après l'avis de ses conseillers responsables. Je me rappelle très bien que l'année dernière lorsque le comité des débats proposa d'augmenter les appointements de certains sténographes, le premier ministre conformément à la loi, s'y opposa, vu qu'un comité parlementaire n'avait pas le droit de proposer une mesure impliquant la dépense de deniers publics. C'est là une question qui relève du Gouvernement du jour, et les deniers publics ne sauraient être dépensés que sur la proposition du Gouverneur général.

M. FOSTER : Quels sont les employés visés par la proposition ?

M. PARMELEE : Le distributeur en chef des documents publics, le premier aide-distributeur et un employé qui remplit une double fonction, celle de messenger et celle de

commis, et qui occupe le rang de commis de seconde classe cadette.

M. T. S. SPROULE (Grey-est) : L'honorable député de Shefford (M. Parmelee) a fait observer qu'il y a quelques années on voulut placer ces fonctionnaires sous l'empire de l'acte du service civil, mais que pour une raison quelconque, l'affaire n'eut pas de suite. A ce propos, je dirai que la raison, si je me rappelle bien, c'est que ces sténographes avaient été nommés, d'abord, à de forts appointements. Ils furent maintenus au même chiffre d'appointements ; et l'on jugea qu'il serait peu avantageux de leur accorder l'augmentation statutaire d'année en année. On leur accorda, je pense, \$2,000 par année, et ils devaient, entre les sessions, être employés à recueillir le compte rendu des délibérations devant les tribunaux. Je ne crois pas que, ces années dernières, on ait mis cette partie du projet à exécution ; mais ils touchèrent \$2,000, chiffre d'appointements qu'on regardait comme assez élevé, et l'on jugea que s'il fallait leur accorder une augmentation de \$50 par année, ce chiffre finirait par être élevé. On se demanda ensuite si, pour d'autres raisons, il ne serait pas nuisible de les placer sous l'empire de l'acte du service civil.

La manière dont ce comité faisait ses propositions à la Chambre et dont celle-ci les acceptait m'a toujours paru irrégulière. Il se bornait à déposer son rapport, et ses propositions, sans la moindre difficulté, étaient acceptées de la Chambre et mises à effet. J'ai toujours pensé que ce n'était pas régulier, et que les propositions du comité auraient dû être soumises à un bureau chargé d'en faire l'examen, de les accepter ou de les rejeter suivant le cas. A mon avis, tout comité a bien le droit de faire les propositions qu'il lui plaît. Les comités sont chargés de s'enquérir des questions qui leur sont soumises et de faire rapport à la Chambre de leurs constatations, observations ou propositions ; tout comité peut donc faire toute proposition qu'il juge utile ; telles sont les propositions que font le comité de l'agriculture et autres comités parlementaires. Mais c'est au Gouvernement de considérer s'il doit donner suite ou non à ces propositions. Dans ce cas particulier comme question de forme, le rapport est fait à la Chambre et la motion suivante a pour fin d'obtenir la sanction de la Chambre. Peu de personnes s'y intéressent, parce que la proposition est faite à la Chambre par le comité et la Chambre l'adopte sans y prêter beaucoup d'attention. Il me semble que c'est le comité d'économie interne ou quelque autre corps responsable de la dépense des deniers publics qui devrait être chargé d'examiner ce rapport avant qu'il soit adopté.

Sir WILFRID LAURIER : Si la question doit être envisagée critiquement et rigoureusement, il n'y a pas le moindre doute, à mon avis, que le rapport du comité des

impressions que nous venons de renvoyer à la commission d'économie interne soit tout à fait en contravention au règlement. Le comité n'a pas plus que n'importe quel député le droit de proposer une affectation de deniers publics, et à cet égard, sa proposition est en contravention au règlement. Mais nous n'avons pas jugé à propos d'appliquer le règlement pour ces raisons : ces employés, comme l'a déclaré l'honorable député de Shefford (M. Parmelee) ne sont pas les employés de cette Chambre et ne sont pas les employés du Sénat. Ils sont les employés à la fois de la Chambre des communes et du Sénat.

Ils font leur travail hors de la connaissance d'aucun membre du cabinet, et probablement hors de la connaissance du Sénat et de la Chambre des communes. Ils sont très utiles à leur manière, mais leur travail s'accomplit bien tranquillement. Ils peuvent remplir leurs fonctions d'une manière plus ou moins satisfaisante, mais les membres du comité dont ils relèvent sont seuls à savoir s'ils remplissent ou non leur devoir d'une manière acceptable. Dans ces circonstances, nous n'avons pas jugé qu'il fût opportun de soulever la question du règlement. Le comité croit bon de proposer que ces hommes soient recompensés de leurs services, ce faisant il contrevient au règlement ; mais le Gouvernement ne tient pas compte de la contravention, et suggère que leur cas soit porté à l'attention de la commission d'économie interne, laquelle pourra conseiller au Gouverneur général d'accepter ou de rejeter cette proposition, d'augmenter ou de ne pas augmenter les appointements de ces employés. Supposons qu'on décide d'augmenter les appointements ; alors la question est soumise au Parlement, et pourra être délibérée par la Chambre. Si le rapport du comité n'est pas accepté, les membres du comité qui sont chargés de cette question et qui pensent que ces employés ont droit à une augmentation, pourront, lors de la discussion du budget, signaler le fait à l'attention de la Chambre et lui demander de se prononcer là-dessus.

M. SPROULE : Ai-je raison de conclure des déclarations du ministre qu'un comité ne saurait prendre l'initiative d'une proposition entraînant une dépense de deniers publics ?

Sir WILFRID LAURIER : Certainement, c'est mon opinion.

M. SPROULE : Alors, pourquoi proposons-nous, dans le rapport du comité de l'agriculture, qu'il soit imprimé et distribué parmi les membres, 20,000, ou 30,000, ou 50,000 exemplaires d'un document officiel ? C'est ce que nous faisons invariablement, et on n'y trouve pas à redire. Si je comprends bien, un comité peut faire toute proposition

Sir WILFRID LAURIER.

qui lui plaît, mais c'est au Gouvernement à donner suite ou non à cette proposition.

Sir WILFRID LAURIER : Nous l'avons toujours toléré pour éviter les embarras ; mais, d'après mon interprétation stricte de la lettre de la loi, c'est irrégulier.

(La proposition est adoptée.)

QUESTIONS.

TERRITOIRE DU YUKON—PAIEMENTS A LA
"McDONALD IRON COMPANY" ET A
"LESLIE AND COMPANY".

M. TAYLOR (par M. Blain) demande :

Quels paiements ont été faits à la "Macdonald Iron Company" et à Leslie et Cie, par tout département fédéral dans le Yukon, à des prix stipulés d'avance, ou aux prix courants, pendant chacun des mois de novembre et décembre 1904 et janvier, février et mars 1905 ?

Le très honorable sir WILFRID LAURIER (premier ministre) : Les départements des Douanes, des Postes et des Travaux publics répondent qu'ils n'ont fait aucun paiement à la "McDonald Iron Company", non plus qu'à Leslie et Cie, au Yukon durant les périodes indiquées.

Le département de la gendarmerie à cheval du Nord-Ouest fait la réponse suivante :

La somme de \$2.50 a été payée à la "McDonald Iron Company", en novembre 1904, pour articles obtenus sans marché passé au préalable.

La somme de \$45 a été payée à Leslie et Cie, sans marché préalable en février 1905, pour réparation à une scie à vapeur.

Le département de l'Intérieur fait rapport du paiement à James Leslie et Cie, le 20 février 1905 de la somme de \$3 pour réparation d'un trépid.

EMPLOYÉS DE L'IMPRIMERIE NATIONALE
RETIRANT MOINS DE \$12 PAR SEMAINE.

M. STEWART demande :

1. Quel est le nombre d'hommes employés dans l'Imprimerie nationale à Ottawa qui reçoivent moins de \$12 par semaine ?

2. Quels sont leurs noms et les salaires payés à chacun par semaine ou par mois ?

3. Quelle est la durée du service ou la date de la nomination de chacun d'eux ?

Le très honorable sir WILFRID LAURIER (premier ministre) : En donnant la réponse à l'honorable député (M. Stewart), réponse qui est un peu longue, je commencerai par lui indiquer le nom de l'employé, son emploi, son salaire et la date de sa nomination. Voici les renseignements demandés :

Nom.	Emploi.	Salaire.	Date de nomination.
J. C. Dupont.....	Paqueteur.....	\$41.66 par mois.....	23 novembre 1905.
J. Lécuyer.....	".....	41.66 ".....	12 août 1904.
R. Clarkson.....	".....	41.66 ".....	27 décembre 1905.
A. Sawyer.....	".....	33.33 ".....	22 janvier 1903.
L. Doyle.....	".....	33.33 ".....	4 novembre 1904.
E. Fitzgerald.....	".....	33.33 ".....	15 janvier 1905.
J. H. Barrette.....	".....	33.33 ".....	18 octobre 1905.
E. L. Fraser.....	Teneur de copie.....	9.00 par semaine.....	11 mai 1906.
E. G. McMahon.....	".....	9.00 ".....	12 juin 1906.
T. Roberts.....	".....	9.00 ".....	13 juin 1906.
Geo. E. Babin.....	".....	9.00 ".....	2 novembre 1903.
M. R. Quinn.....	".....	9.00 ".....	5 mars 1900.
Edgar Pelletier.....	".....	9.00 ".....	9 mars 1900.
George Arbique.....	".....	9.00 ".....	2 novembre 1903.
B. C. Roger.....	".....	9.00 ".....	8 mars 1906.
R. D. Macdonell.....	Messageur.....	10.00 ".....	13 avril 1899.
M. O'Connell.....	".....	9.00 ".....	3 mai 1905.
John Thomson.....	".....	8.00 ".....	8 mai 1906.
J. A. Hanratty.....	".....	6.00 ".....	22 septembre 1905.
A. Maginness.....	Préposé à l'ascenseur.....	11.00 ".....	1 juillet 1889.
Jas. Vaughan.....	".....	11.00 ".....	22 septembre 1903.
O. Gratton.....	Journalier.....	10.00 ".....	1 juillet 1889.
H. Ethier.....	".....	9.00 ".....	22 février 1898.
P. Chouinard.....	".....	9.00 ".....	30 octobre 1890.
J. Kennedy.....	".....	9.00 ".....	22 novembre 1903.
Geo. Johnson.....	".....	9.00 ".....	13 octobre 1903.
Thos. Moffat.....	".....	9.00 ".....	14 novembre 1905.
Walter Cain.....	Apprenti.....	8.00 ".....	9 janvier 1900.
Greg. Burns.....	".....	8.00 ".....	29 août 1897.
James Driscoll.....	Pressier de gr. presse.....	10.00 ".....	6 octobre 1902.
Eugene Delcorde.....	".....	10.00 ".....	2 avril 1903.
J. Braithwaite.....	".....	10.00 ".....	17 juin 1892.
J. A. Dunn.....	".....	10.00 ".....	13 janvier 1896.
J. B. Sullivan.....	".....	10.00 ".....	30 avril 1900.
T. Murphy.....	".....	10.00 ".....	21 mars 1902.
M. O'Reilly.....	".....	10.00 ".....	11 mai 1904.
James Rowan.....	".....	10.50 ".....	1 octobre 1903.
Prosper Clost.....	".....	10.00 ".....	25 mars 1906.
M. Plouffe.....	Apprenti relieur.....	5.00 ".....	3 juin 1902.
J. Lemieux.....	Margeur.....	10.00 ".....	24 juillet 1896.
Thos. West.....	".....	10.50 ".....	25 octobre 1889.
George Martin.....	".....	10.50 ".....	14 avril 1902.
Orp. Bureau.....	".....	10.50 ".....	6 mars 1901.
Oscar Desormeaux.....	".....	10.50 ".....	12 avril 1902.
H. Lachance.....	".....	10.50 ".....	1 mars 1902.
W. O'Grady.....	".....	10.50 ".....	13 mars 1902.
John McGovern.....	".....	10.50 ".....	21 août 1899.
Geo. F. Lamb.....	".....	10.50 ".....	21 novembre 1904.
Eugène Côté.....	".....	10.50 ".....	16 mars 1905.
Hector Boyle.....	".....	10.50 ".....	8 octobre 1903.
W. Dampsey.....	".....	10.50 ".....	22 mars 1906.
Chas. Paynter.....	".....	10.50 ".....	7 mars 1906.
G. O'Neil.....	".....	10.50 ".....	7 mars 1906.
E. Thériault.....	".....	10.50 ".....	15 mars 1906.
Edward Potvin.....	".....	10.50 ".....	29 décembre 1904.
A. Decary.....	".....	10.50 ".....	9 mars 1904.
Napoléon Monette.....	".....	10.50 ".....	26 février 1903.
Albert Gravelle.....	".....	10.50 ".....	2 mai 1904.
H. A. O'Doherty.....	Messageur.....	6.00 ".....	30 décembre 1905.

BILL DE L'OBSERVANCE DU DIMANCHE.

M. F. D. MONK (Jacques-Cartier) : Le projet de loi (n° 12) pour l'observance du dimanche doit-il être délibéré de nouveau, dans le cours de la présente session, et dans l'affirmative, à quelle date ? Plusieurs députés se préparent à partir et ils trouveraient commode d'être renseignés à cet égard.

Sir WILFRID LAURIER : La discussion du bill sera reprise cet après-midi ou demain.

SUBVENTIONS AUX CHEMINS DE FER.

M. URIAH WILSON (Lennox) : Le ministre des Chemins de fer et des Canaux devait nous fournir aujourd'hui des renseignements au sujet des sommes gagnées par les com-

pagnies de chemins de fer, aux termes de la disposition des 3 pour 100 de l'acte des subventions de chemins de fer.

L'honorable M. W. S. FIELDING (ministre des Finances) : Voici les renseignements

demandés. Etat des sommes gagnées par les diverses compagnies de chemins de fer aux termes de la disposition des 3 pour 100 de l'acte des subventions de chemins de fer.

Toutes en raison de transport des dépêches, celles de la dernière ligne exceptées.

	30 juin, 1901.	30 juin, 1902.	30 juin, 1903.	30 juin, 1904.	30 juin, 1905.	Totaux.
	\$ c.	\$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Pacifique-Canadien.....	37 62	199 43	237 25	685 38	2,364 66	3,524 34
Ontario-Central.....	453 70	528 20	237 88	238 64	230 28	1,688 70
Grand-Nord.....	13 68			237 38	2,855 60	3,196 66
Nord et N.-O. d'Ottawa ..	27 59	130 91	68 37	157 60		384 47
Rivière Ste. Marie ..	15 60	114 00	92 70	94 20	142 14	458 64
Grand-Tronc (pont Vitoria)		272 00	272 00	272 00	272 00	1,088 00
Rive Sud.....		68 31	193 29	53 69	842 01	1,067 50
Invernes Ry. & Coal Co.....		30 50	292 11	441 40	1,043 41	1,807 42
Manitoulin et Rive Nord..		4 16	45 76	40 56	81 38	171 86
Vermont-Central.....			112 68	137 88	225 36	475 92
Atlantique-lac-Supérieur..			529 20	1,058 40	1,058 40	2,646 00
Algonia-Central-baie- d'Hudson.....			31 82	113 83	80 78	226 43
Halifax-Yarmouth, (auj.)						
Halifax-Sud-Ouest ..				737 44	729 52	1,605 66
Midland Ry. Co.....				48 76	89 93	
Cap-Breton.....				176 32	154 28	330 60
Metropolitan, (auj.) To- ronto, N.-York.....				110 36	187 86	398 22
N.-Brunswick Coal Ry.Co.				76 76	88 48	427 32
Père-Marquette.....					262 08	
Dominion-Atlantic.....				33 80	61 36	95 16
Canadian-Northern, (postes Canadian-Northern, gen- darmierie.....	40 45	213 45	541 65	4,187 96	6,662 72	11,845 47
	112 15			49 27	38 09	
	700 79	1,560 96	2,564 71	9,041 73	18,203 93	32,072 12

M. URIAH WILSON : Le ministre a indiqué la somme totale payée à chaque chemin de fer, non pas les montants payés chaque année.

M. FIELDING : Non, j'ai indiqué les sommes reçues depuis l'établissement de ce régime en 1901. Ce sont les sommes totales pour les années 1901, 1902, 1903, 1904 et 1905. Je serai très heureux de consigner dans le compte rendu des "Débats" un état complet pour chacune des années.

M. FOSTER : Y a-t-il un arriéré ?

M. FIELDING : Il ne m'est guère possible de répondre à cette question dans le moment. Je viens de recevoir l'état de la part du département. Il ne faut pas oublier que c'est seulement ces années dernières que cet acte a été mis en vigueur. Dans les cas de subventions accordées antérieurement, l'acte n'a pas d'application.

M. URIAH WILSON : En quelle année ce régime a-t-il été établi ?

M. FIELDING : Les premiers articles de l'état ci-dessus étant de l'année 1901, je présume que c'est en 1900 que l'acte a été adopté et que, en 1901, on l'a mis en vi-

M. WILSON.

gueur et on a commencé à percevoir les recettes ; mais c'est une simple supposition que je fais. Il n'y a que fort peu d'années que ce régime a été établi.

M. W. F. MACLEAN : Tous les départements ont-ils été informés officiellement que les compagnies de chemins de fer sont endettées envers le pays, et qu'ils doivent utiliser ces chemins de fer pour transport des dépêches et tout autre service que le Gouvernement pourra exiger ? Le ministre a-t-il l'habitude...

M. FIELDING : Ces renseignements ont été obtenus des divers ministères, et j'imagine bien que tous les ministères font la perception de ce qui leur est dû. Cependant, s'il y a eu quelque inadvertance à cet égard, il faudrait certainement voir à ce que chaque département rende un compte. Cet état est déposé en réponse à la demande faite récemment ; je le consignerai dans le compte rendu des débats, et il sera considéré ultérieurement.

DROITS SUE LE CHARBON ARRIVANT PAR LE CANAL DE LACHINE.

M. F. D. MONK (Jacques-Cartier) : Le ministre des Chemins de fer et des Canaux

(M. Emmerson) voudra-t-il dire s'il est vrai qu'on exige, depuis quelque temps, sur le canal de Lachine, un droit de 5 cents par tonne sur le charbon arrivant à Montréal, fardeau qui retombe sur le consommateur. Il est déjà prélevé un droit de 6 cents par tonne comme droit de port à Montréal, ce qui ajouté aux 5 cents mentionnés ci-dessus porte la taxe à 11 cents par tonne. On m'a informé que cette taxe est d'établissement récent, et j'aimerais à savoir si c'est le cas.

L'honorable M. H. R. EMMERSON (ministre des Chemins de fer et des Canaux) : Il avait toujours été perçu un droit de 5 cents par tonne sur le charbon passant par le canal de Lachine. Ce droit fut supprimé, l'année dernière. Cette année, nous sommes à considérer la proposition de rétablir ce droit sur le charbon qui, déchargé sur les bords du canal, et n'entrant dans le port de Montréal, n'y paie pas de droit de port. Le charbon des Etats-Unis expédié à Montréal n'entre pas dans le port, mais est déchargé sur les rives du canal, ne paie pas les droits de port, et dès lors échappe au paiement de tout droit hors celui en question. Le charbon canadien qui passe par le port de Montréal doit, en premier lieu, payer 6 cents par tonne de droit de port, puis, s'il entrait dans le canal, il devait, en vertu de l'ancienne règle, payer, en outre, 5 cents par tonne au canal; dès lors le charbon canadien se trouvait à subir un désavantage. En n'imposant pas de taxe de canal, vous favorisez le charbon des Etats-Unis, au détriment de celui du Canada. C'est pourquoi la question est en voie d'être réglée par le département des Chemins de fer et des Canaux de la manière que j'ai dit.

M. MONK : Ai-je raison de supposer que ce droit n'a été imposé que cette année, et sur le canal de Lachine seulement ?

PROJET DE LOI RELATIF A LA LOI ELECTORALE ET A L'INDEPENDANCE DU PARLEMENT.

M. R. L. BORDEN : Avant qu'on passe à l'ordre du jour, voudra-t-on me dire s'il est probable que le comité spécial auquel ont été renvoyés certains bills relatifs à la loi électorale et à l'indépendance du Parlement, fasse rapport durant cette session ? Le ministre de la Justice, à qui j'ai mentionné l'affaire en cette Chambre, il y a quelque temps, comptait qu'il y aurait une réunion de ce comité, mais on m'informe qu'il n'y a pas encore eu d'assemblée. L'honorable ministre aura-t-il l'obligeance de nous dire où en est la question et s'il compte qu'il sera adopté quelque mesure dans le cours de la présente session ?

L'honorable M. A. B. AYLESWORTH (ministre de la Justice) : Depuis que l'honorable député a soulevé la question devant la Chambre, il a été publié trois avis de

convocation du comité en question. En réponse au premier avis, deux membres du comité se présentèrent; en réponse au deuxième avis, il ne s'en présenta qu'un, et en réponse au troisième, un seul également. La situation paraît être celle-ci : qu'étant donnée la somme de travail qui se fait dans la Chambre et dans les divers comités de la Chambre, il a été virtuellement impossible, depuis dix jours ou deux semaines, de réunir les membres du comité en question.

Le comité a d'abord eu la mauvaise fortune de perdre deux de ses membres. Ils ont été remplacés par de nouveaux membres nommés par la Chambre, mais d'autres membres du comité n'ont pu assister pour cause de maladie, aussi bien qu'en raison de la nécessité où ils se sont trouvés d'être présents presque sans interruption aux séances de la Chambre, ainsi qu'à celles des comités parlementaires. Dans ces circonstances, malgré mon vif désir de faire délibérer, et si possible, accepter, un de ces bills, et bien que tous les membres du comité fussent également désireux, je pense, de faire quelque rapport à la Chambre, dans le cours de la présente session, il semble impossible, à la date où nous sommes d'obtenir un rapport qui puisse être de quelque utilité; et à tout événement, il ne serait pas possible de légiférer sur le sujet durant la présente session.

SUITE DE LA DISCUSSION SUR UN BILL (N° 62) MODIFIANT LA LOI DES CHEMINS DE FER.

La Chambre passe à la suite de la discussion en comité sur le projet de loi (n° 62), déposé par M. Emmerson, tendant à modifier la loi de 1903 sur les chemins de fer.

L'honorable M. H. R. EMMERSON (ministre des Chemins de fer et des Canaux) : Si je comprends bien, tous les articles de la seconde édition du présent bill comportant les modifications faites en comité général de la Chambre ont été délibérés et adoptés par ce comité.

Par conséquent, le bill, sous sa forme actuelle, a virtuellement l'approbation du comité général de la Chambre. Il est, cependant, une question qui a été renvoyée à ce comité, celle relative au bill (n° 8) que l'honorable député de Lincoln (M. Lancaster) voudra peut-être expliquer.

M. LANCASTER : Conformément à un arrangement conclu avec le ministère, par l'entremise du ministre des Chemins de fer, je propose d'ajouter la disposition suivante comme article 20a :

L'article 227 de l'Acte des chemins de fer de 1903 est abrogé et remplacé par l'article suivant :

227. Aucun train ne traversera un passage à niveau dans aucune partie populeuse d'une ville ou d'un village à une vitesse de plus de dix milles à l'heure, à moins que ce passage

ne soit convenablement protégé, ou à moins qu'il ne soit construit et dorénavant dûment entretenu en conformité des décisions, règlements et ordonnances du comité des chemins de fer du conseil privé et de la commission qui pourront être en vigueur à cet égard. La commission pourra dans aucun cas restreindre cette vitesse dans la mesure qu'elle jugera à propos.

2. La compagnie aura jusqu'au 1er jour de juillet 1907 pour se conformer aux prescriptions de cet article.

Je dois dire que c'est là le résultat des délibérations du comité chargé d'examiner le projet de loi n° 8, généralement connu comme mon amendement, relativement aux passages à niveau. Le comité spécial a fait rapport de mon bill exactement dans ces termes, et, par arrangement avec le ministre, et aussi en vue d'économiser le temps de la Chambre, au lieu de présenter mon bill comme proposition distincte, je propose l'adoption de ce texte comme partie du bill du Gouvernement, mon seul but étant de faire amender la loi dans le sens que l'a proposé ce comité spécial.

M. BERGERON : Est-ce que le train en traversant Westmount devra n'avoir qu'une vitesse de dix milles à l'heure ?

M. LANCASTER : Non, c'est là une refonte complète de l'article sous la forme modifiée que je lui ai donnée. L'effet de cette disposition est d'obliger la compagnie à obtenir une décision de la commission réglant la vitesse.

M. BERGERON : Que prescrit la loi actuellement ?

M. LANCASTER : Il n'y a réellement pas de loi. L'acte ne concorde pas avec le reste du statut, et c'est une des raisons pour lesquelles il doit être modifié. La loi prescrivait jusqu'à l'année dernière que la vitesse d'un train de chemin de fer ne devrait pas dépasser dix milles à l'heure, à moins que la voie ne fût clôturée ou protégée. Discutant au comité spécial, nous constatâmes que cette disposition devait être modifiée pour la rendre acceptable.

L'effet de mon amendement est d'empêcher les trains de chemins de fer de circuler à une vitesse de plus de 10 milles à l'heure, à moins de clôturer ou protéger les voies ferrées ou d'obtenir une ordonnance de la commission des chemins de fer. De ce fait, la commission des chemins de fer se trouve virtuellement à décider quelle sera la mesure de protection nécessaire aux divers passages à niveau. L'objection qu'on a faite à mon projet de loi, c'est qu'il s'appliquait d'une manière générale à tous les passages, et qu'il n'y en a pas deux qui se ressemblent. S'il existe quelque ordonnance de l'ancien comité des chemins de fer du conseil privé, cette ordonnance reste en vigueur jusqu'à ce qu'elle ait été modifiée par la commission des chemins de fer. S'il n'existe pas de telle ordonnance, alors la

M. LANCASTER.

compagnie devra protéger la voie ou s'adresser à la commission des chemins de fer. Dès qu'un chemin de fer se conforme à l'ordonnance de la commission des chemins de fer, il ne saurait être tenu responsable.

M. EMMERSON : Je propose que, dans ce paragraphe, au lieu de fixer la date du premier juillet, 1907, nous laissions la commission des chemins de fer fixer cette date. Voici quelle est ma raison. Nous imposons une obligation assez lourde aux compagnies de chemins de fer, qui devront donner leur attention à un grand nombre de passages. La période d'activité, pour cette année, est virtuellement passée, et nous ne laissons aux compagnies de chemins qu'une partie de la présente saison et du printemps prochain pour se conformer aux dispositions du bill. Il serait plus juste, à mon avis, d'accorder à la commission le pouvoir de prolonger le délai dans tous les cas.

M. LANCASTER : Je propose comme alternative, que nous fixions la date au premier janvier 1908.

M. EMMERSON : C'est parfait. Je désire ajouter à l'article 27 le paragraphe suivant :

12. Afin de laisser aux compagnies, aux particuliers et aux municipalités le temps de se conformer aux dispositions du présent article, tous marchés, conditions, statuts, règlements, déclarations ou avis, visés par le paragraphe 10 du présent article légalement en vigueur au moment de l'adoption du présent acte continueront d'être en vigueur et auront leur effet à partir du premier novembre 1906, ou jusqu'à telle date subséquente que la commission des chemins de fer pourra fixer et permettre par ordonnance ou par règlement dans tout cas.

Si la députation veut se reporter au paragraphe 10 de l'article 27 du bill, nouvelle édition ...

M. R. L. BORDEN : Cet article doit-il prendre la place de l'autre ?

M. EMMERSON : Non, il s'agit simplement d'accorder aux compagnies le temps voulu pour se mettre en règle. Voici ce que prescrit le paragraphe 10 :

Ni contrat, ni condition, règlement, règle, déclaration ni avis faits ou donnés par une compagnie ou une personne ou corporation qui perçoit des taux de messagerie, amoindrissant, restreignant ou limitant la responsabilité de cette compagnie, personne ou corporation, sous le rapport du factage, de la réception, du soin ou de la manutention d'effets à être expédiés, portés ou transportés en messagerie, ou relativement à l'expédition, le port, le transport ou la remise de colis de messagerie, n'auront vigueur ni effet à moins d'avoir au préalable été approuvés par une ordonnance ou une règle de la commission.

Le paragraphe 12 dont je propose l'adoption, a pour fin d'accorder aux compagnies, aux individus et aux municipalités le temps de se préparer pour ce nouvel ordre de choses.

M. STOCKTON : Ne vaudrait-il pas mieux régler cette difficulté précisément de la même manière que nous avons réglé celle relative à l'amendement proposé par l'honorable député de Lincoln (M. Lancaster)? Nous sommes à reconnaître à la commission des chemins de fer des pouvoirs probablement plus étendus que n'en exerce aucun autre corps public au Canada. Au lieu de laisser cette décision à la commission, pourquoi ne prolongerions-nous pas le délai de six mois, au besoin?

M. EMMERSON : C'est plutôt là une question relevant de la commission. C'est une question à régler entre la commission et les compagnies engagées dans le service des messageries. L'autre était une question intéressant plus directement le public et au sujet de laquelle il était plus nécessaire que le public fût renseigné.

M. W. F. MACLEAN : Quelle est la proposition de l'honorable ministre? Je ne l'ai pas bien comprise.

M. EMMERSON : Dans le but de laisser aux compagnies le temps nécessaire pour s'adapter aux conditions nouvelles imposées par le paragraphe 10 de l'article 27, nous voulons leur accorder jusqu'au premier novembre prochain, et aussi de permettre à la commission de prolonger le délai dans tout cas...

M. STOCKTON : Ce qui veut dire qu'il faudrait s'adresser à la commission des chemins de fer pour obtenir une prolongation de délai et être en mesure de donner de bonnes raisons légitimant ce délai?

M. EMMERSON : Précisément.

M. ARMSTRONG : Le ministre (M. Emmerson) aura-t-il l'obligeance d'expliquer le sens des mots "aptitudes" dans l'article 18?

M. EMMERSON : Je demanderai à la Chambre de supprimer ce passage.

M. SPROULE : Aux termes de cet article, nous accordons à la commission des chemins de fer le pouvoir de ratifier les conditions des contrats de transport des compagnies de messageries, tendant à restreindre la responsabilité de ces compagnies relativement à l'enlèvement et à la manipulation des colis. Or, les compagnies sont généralement très portées à établir des règlements de nature à sauvegarder leurs intérêts et à les dégager de toute responsabilité. Mais nous savons que les règlements que font ces compagnies ne sont pas toujours considérés acceptables par les tribunaux ni justes pour le public. J'aimerais à savoir dans quelle mesure l'approbation de la commission aura l'effet de rendre légales et impératives ces règles qu'elle impose aux particuliers. Dans le cas de pertes ou de litige, considérerait-on que l'acceptation de ces règlements par la commission aurait l'effet de les rendre obligatoires ou légaux quand autrement ils ne le seraient pas?

M. EMMERSON : Si le contrat n'était pas légal d'avance, je ne pense pas que la sanction de la commission aurait l'effet de le légaliser. Cette disposition a simplement pour effet d'empêcher la compagnie d'avoir avec certains individus des conventions de faveur qu'elle n'accorde pas à d'autres. Ce paragraphe interdit à la compagnie, sans avoir au préalable obtenu l'assentiment de la commission, de conclure des conventions pour le bénéfice exclusif de certains particuliers. C'est l'extension aux compagnies de messageries de la disposition que l'acte des chemins de fer a précédemment appliquée aux compagnies de chemins de fer relativement à leurs conventions de trafic.

M. W. F. MACLEAN : Le sursis ne devrait-il pas être définitivement limité? Que le ministre insère une date; je veux bien que ce soit le premier janvier 1907; mais à tout événement qu'il soit fixé une date; afin que nous sachions quand la loi sera mise en vigueur, afin que chacun soit parfaitement renseigné sur ce point.

M. EMMERSON : Il vaut mieux, à mon avis, laisser la loi telle qu'elle est. Cette disposition a simplement pour but d'accorder à la compagnie le temps nécessaire pour modifier ses contrats, et il ne leur est accordé que trois ou quatre mois. Il ne leur sera peut-être pas possible d'opérer le changement dans cet intervalle. Il pourra se trouver des cas dans lesquels il est de rigueur d'obtenir l'assentiment de la commission, et dans ces cas, il faudra prendre le temps de s'adresser à elle dans ce but.

M. W. F. MACLEAN : Les compagnies ont-elles demandé cette mesure?

M. EMMERSON : On se rappellera que lors de la réunion du comité, M. Chrysler a demandé que le délai fût prolongé. Nous ne l'avons pas prolongé dans le temps; mais il me semble juste et raisonnable que la commission soit autorisée à prolonger le délai dans les cas où elle le jugera nécessaire. Bien entendu, il faudra que les compagnies montrent, dans chaque cas, qu'il y a lieu d'accorder ce délai. La loi devient applicable le 1er novembre prochain, à moins que les compagnies ne se présentent devant la commission, ne demandent une prolongation de délai et ne fassent voir qu'il existe de bonnes raisons pour accorder ce sursis.

M. HAGGART : Elles pourront s'adresser à la commission et expliquer le tarif de faveur qu'elles ont établi pour le bénéfice de certaines compagnies ou de certains individus. Cet amendement les met en mesure de prolonger indéfiniment ce délai et virtuellement hors la connaissance de la commission. Bien entendu, elles devront demander ce sursis; mais la commission ne leur demandera pas de fournir un état détaillé de leurs négociations ou arrangements. Il vaudrait mieux établir une date fixe à laquelle tous ces contrats devraient prendre

fin. C'est la seule manière de déterminer la mise en vigueur de cette disposition.

M. EMMERSON : Je ne pense pas qu'elles puissent le faire.

(La proposition est adoptée ; l'article ainsi amendé est adopté.)

Sur l'article 18 :

Est abrogé le paragraphe 2 de l'article 212 de ladite loi et remplacé par le suivant :

2. La commission s'efforcera de prescrire l'uniformité dans la construction du matériel roulant à employer sur le chemin de fer et à l'uniformité des règles pour le service et la circulation des trains ; et elle peut faire des règlements statuant sur le nombre des hommes à employer sur les trains, les aptitudes ou nombre d'heures de travail exigées de ces hommes ou établissant que la houille au lieu du bois sera le combustible des locomotives en certain district, et, en termes généraux, relativement à la circulation et au service des trains de la compagnie, assurant la protection de la propriété et la protection, la sûreté et le confort du public et des employés de la compagnie.

M. EMMERSON : Je signale à l'attention les mots "aptitudes ou nombre d'heures de travail exigées". Ces mots avaient été ajoutés, à la demande d'un certain groupe d'hommes d'équipe, lors de la dernière séance du comité. Une députation se présenta à moi il y a quelques semaines demandant que ces mots fussent insérés. La question fut examinée et l'honorable député de Saskatchewan (M. McCraney) proposa que l'article fût modifié par l'insertion de ces mots. Depuis lors, les représentants des unions ouvrières ont, en général, critiqué l'emploi de ces mots et demandé que la question fût réservée pour faire l'objet d'un nouvel examen. Je n'ai aucune objection à ce que sa proposition ont, en général, critiqué l'emploi de ces mots "les aptitudes ou nombre d'heures de travail exigées de ces hommes".

(La proposition est adoptée.)

M. W. F. MACLEAN : Je crois comprendre que cet amendement est bien vu des représentants des unions ouvrières ?

M. EMMERSON : C'est M. Hall qui en a fait la demande et je crois qu'il est leur représentant en matière de législation.

M. LANCASTER : Je crois que l'article 36 renferme une erreur de rédaction. Le 1er paragraphe est conçu en ces termes :

Dans le présent article, l'expression "municipalité" signifie le conseil municipal ou autre autorité ayant juridiction sur les grandes routes, squares ou places publiques d'une ville ou d'un village, ou de la grande route, du square ou de la place publique en question.

Il est manifeste que les mots "de la," dans le membre de phrase : "de la grande route, du square ou de la place publique en question", devraient être remplacés par la préposition "sur la grande route, etc."

(La proposition est adoptée.)

M. HAGGART :

M. LANCASTER : Maintenant en ce qui regarde le même article le paragraphe 2 est conçu en ces termes :

Nulle compagnie ne peut, si ce n'est de la manière prescrite ci-après, construire, maintenir, ou exploiter ses réseaux téléphoniques en dessus ou en dessous, le long ou à travers d'une voie publique, d'un square ou autre endroit public dans les limites d'une ville ou d'un village, sans le consentement de la municipalité.

Maintenant il se trouve un grand nombre de chemins publics importants qui ne sont pas dans les limites d'une ville ou d'un village et qui, cependant, ont besoin de protection quelconque. Je pense qu'on se proposait tout d'abord de protéger toutes les municipalités de la même manière ; et l'article tel qu'il est aurait l'effet de laisser de côté tout square public ou grande route dans un township. La même raison que l'on a de protéger le chemin dans un cas est applicable aussi dans l'autre. Il ne serait pas juste de protéger les rues d'une ville ou d'un village et de laisser sans protection les chemins ruraux situés en dehors de ces agglomérations urbaines. Il me semble clair que cette disposition devrait s'appliquer à toutes les municipalités.

M. EMMERSON : Les membres du comité se rappelleront que j'ai proposé moi-même de donner une portée plus grande à cet article. Il visait simplement les municipalités constituées, les squares situés dans les limites de municipalités constituées, c'est-à-dire dans les villes et dans les villages ; mais il ne s'appliquait pas aux grands chemins ou squares situés dans les municipalités rurales. Nous avons rayé les mots "constituées" et laissé simplement les mots "villes ou villages." Un village qui n'est pas constitué peut être sous la juridiction d'une municipalité de comté ; dans l'Ontario, je présume, il peut relever d'une municipalité de township. Du moment qu'il est reconnu, comme il peut l'être, je crois, aux termes de la loi de l'Ontario, il se gouverne lui-même. Mais si le village n'est pas reconnu, je présume qu'il est géré par la municipalité ; c'est du moins ce qui se produirait dans les provinces de l'Est. Dans le Nouveau-Brunswick, il serait géré par le comté. J'accepte la proposition de l'honorable député, mais il me semble que nous pourrions remplacer le mot "une" par le mot "tout," et l'article serait alors ainsi conçu :

A travers ou en-dessous de toute voie publique, de tout square ou autre place publique dans les limites d'une ville ou d'un village.

De cette manière, la disposition se trouverait à s'appliquer aux grandes routes, aux squares ou places publiques de toute ville ou tout village et à toutes les grandes routes, à tous squares, etc.

M. LANCASTER : Vous limitez, je le crains, cette disposition à ceux de ces en-

droits qui se trouvent dans les limites d'une cité, d'une ville ou d'un village. Je ne vois aucune raison de refuser la même protection à un township qui touche à un village, à une ville ou à une cité et qui renferme des squares ou des places publiques d'une égale importance. Dans l'Ontario, nombre de squares ou de lieux publics ne se trouvent pas dans les limites autorisées d'une cité, d'une ville ou d'un village, mais en dehors, dans la banlieue.

M. EMMERSON : Ils se trouvent dans le village.

M. LANCASTER : Non, dans le township. Une ville ou un village est borné par un township, et nous posons en principe qu'une municipalité aura l'administration de ses grands chemins, de ses traverses, et la haute main sur ses rues. A cet égard, un township est sur le même pied qu'une cité, qu'une ville ou qu'un village. Un voyageur a le droit de tenir les autorités d'un township responsables de l'état des grands chemins tout comme les autorités d'une cité, d'une ville ou d'un village.

M. SPROULE : En s'arrêtant aux mots "grand chemin", on comprendrait tout.

M. EMMERSON : J'étais sur le point de le faire observer. Je propose de biffer les mots "dans les limites d'une cité, d'une ville ou d'un village".

M. LANCASTER : Ce serait fort bien si vous supprimiez ces mots "cité, ville ou village" et si vous insériez le mot "municipalité".

M. EMMERSON : Mon intention est de supprimer les mots "dans les limites d'une cité, d'une ville ou d'un village".

M. LANCASTER : Mais, il faut les remplacer par quelque chose et dire "dans les limites d'une municipalité" ou "de cette municipalité". Ma proposition fait disparaître l'inconvénient que vous signalez, tandis que la vôtre ne s'applique pas au cas que je prévois. Le mot "municipalité" s'applique à une cité, à une ville ou à un village, mais il s'applique aussi à un township.

M. EMMERSON : Que signifie le mot "municipalité" ? Voici :

Le conseil municipal ou autre autorité ayant juridiction sur les grands chemins, les squares ou places publiques d'une cité d'une ville ou d'un village ou du grand chemin, du square ou place publique en question.

Le long, en travers ou au-dessus d'un grand chemin, d'un square ou autre place publique dans les limites d'une cité, d'une ville ou d'un village sous le consentement de cette municipalité.

M. LANCASTER : Ce serait parfait si vous ne spécialisiez pas le sens du mot, à la fin du 2e paragraphe, en disant :

"Municipalité" signifie un conseil municipal ou autre autorité ayant juridiction sur les

grands chemins, les squares ou places publiques d'une cité, d'une ville ou d'un village.

Ce serait parfait sans cette mention d'une cité, d'une ville ou d'un village. Voilà pourquoi je vous demande d'insérer le mot "municipalité".

M. PRINGLE : J'étais membre du comité chargé d'étudier et de résoudre cette question. M. Dewart, qui représentait les municipalités de l'Ontario et, je crois pouvoir ajouter, des autres provinces, a comparu devant nous. Le seul privilège que nous avons laissé à la compagnie de téléphone Bell est celui de poser ses lignes téléphoniques dans les districts ruraux. Tous les autres sont rognés, restreints et subordonnés à l'autorité de la commission des chemins de fer. La question a été scrutée à fond par le comité.

On nous a signalé les grands obstacles auxquels la compagnie se heurterait dans les diverses municipalités. Personne n'ignore que, même dans cette province, il y a des districts ruraux où la population est éparsée, et où la compagnie pourrait très difficilement réunir le conseil, afin d'obtenir le droit de construire sa ligne à travers ces municipalités. Dans l'article rédigé en premier lieu, on s'était servi des mots "constituée en corporation", mais le ministre des Chemins de fer a signalé les difficultés qu'ils feraient naître au Nouveau-Brunswick. Dans cette province, les villages ne sont pas constitués en corporation. Voilà pourquoi ces mots ont été retranchés. Ainsi, l'article se rapporte à tous les villages de toutes les municipalités canadiennes. Tout repose sur l'interprétation du mot "village" mais, après un examen approfondi, nous avons cru que le présent texte de l'article protégeait amplement les intéressés.

M. COCHRANE : Il protège amplement les cités, villes ou villages constitués en corporation, mais je désire faire comprendre au comité l'importance de protéger les intérêts des autres municipalités. Pourquoi mes droits ou ceux de tout autre cultivateur ne seraient-ils pas sauvegardés ? Pourquoi permettre à une compagnie de faire passer ses fils à travers une municipalité parce que celle-ci n'est pas un village constitué en corporation ? Dans la partie du pays que j'habitais encore il y a quelques mois, la population est presque aussi dense que dans un village constitué en corporation. En effet, dans certaines régions de la province d'Ontario, les habitants s'établissent aux deux extrémités d'une concession et les habitations sont aussi rapprochées que dans un village peu peuplé. Je soutiens que l'Etat doit à cette population la même protection qu'aux habitants d'un village constitué en corporation. Cette protection est aussi nécessaire ; en réalité, elle l'est plus. Qu'est-ce que la population des villages comparativement à celles des districts ruraux de la province d'Ontario ? Bien que je sois peu

au courant de la situation dans les autres provinces, il me semble qu'il n'importe guère que la population soit dense ou éparsée.

Je ne partage pas l'avis du représentant de Stormont qui dit que, dans certaines parties de l'Ontario, la population est si clairsemée qu'il serait impossible de réunir le conseil à deux jours d'avis. Quoi qu'il en soit, nous devons accorder aux districts ruraux de l'Ontario ou de toute autre province la même protection qu'aux villages constitués en corporation.

M. W. F. MACLEAN : Permettez-moi de citer l'exemple de la circonscription que j'ai l'honneur de représenter, York-sud. Le township de York entoure complètement la ville de Toronto. Il en fait partie pour ainsi dire. Il renferme trois villes constituées en corporation: Toronto-est, Toronto-nord et Toronto-jonction. La plus grande partie du township n'est qu'un faubourg ou un accroissement de Toronto. Ce n'est qu'un lacié de rues. Aucune disposition ne protège les droits de la population de ce township. La situation est la même dans le voisinage de toutes les grandes villes de la province. La population du township est dense. Des lignes télégraphiques partent de Toronto et se dirigent dans toutes les directions à travers le township; cependant, aux termes de cette loi, aucune protection n'est accordée à la population.

M. DUNCAN ROSS : L'article en question prévoit le cas mentionné par le représentant de York-sud (M. Maclean). Au cours des délibérations du comité spécial quelqu'un fit la remarque que la compagnie de téléphone Bell pourrait avoir besoin de faire passer ses fils par deux ou trois municipalités éloignées.

M. COCHRANE : Le mot "éloignées" ne s'y trouve pas.

M. BUREAU : Ce projet de loi ne concerne pas uniquement l'Ontario; il s'applique à tout le Canada.

M. DUNCAN ROSS : Nous légiférons pour le pays tout entier.

M. W. F. MACLEAN : Et pour toute la population.

M. DUNCAN ROSS : L'inconvénient que mentionne l'honorable député est prévu par l'article, qui ne s'applique pas exclusivement aux cités, villes ou villages constitués en corporation, mais aussi aux centres peuplés qui ne répondraient pas à cette définition. Le public est amplement protégé. Mais, il y a un nombre de municipalités dispersées au loin. On pourrait obtenir le consentement d'un conseil municipal, tandis que le township voisin refuserait la permission de construire la ligne et ruinerait par là l'entreprise de la compagnie.

M. LANCASTER : Ce refus ne ruinerait pas l'entreprise de la compagnie, car la com-

M. COCHRANE.

mission des chemins de fer pourrait obliger le conseil à accorder son consentement.

M. DUNCAN ROSS : Je le sais bien. Mais après avoir sauvegardé les droits des villages, constitués en corporation ou non, vous n'ajouterez pas, je l'espère bien, le mot "municipalité" afin que la compagnie, lorsqu'elle voudra faire passer une ligne principale par diverses municipalités éloignées, soit obligée de citer le conseil de tous ces townships devant la commission des chemins de fer.

M. LANCASTER : Pourquoi pas ? Ces townships ont exactement la même responsabilité quant à l'entretien des grands chemins et des places publiques. Leurs obligations envers les autorités provinciales sont les mêmes que les obligations d'une cité, d'une ville ou d'un village.

M. DUNCAN ROSS : Je le sais parfaitement.

M. LANCASTER : Pourquoi ne seraient-ils pas également consultés ?

M. DUNCAN ROSS : Le présent article protège les villes et les villages, qu'ils soient ou ne soient pas constitués en corporation.

M. COCHRANE : Il ne protège pas d'autres municipalités que les cités, villes ou villages constitués en corporation.

M. DUNCAN ROSS : Une municipalité comme celle dont l'honorable député parle—où la population est dense—doit nécessairement renfermer une place où se tient le marché.

M. COCHRANE : Pas du tout.

M. DUNCAN ROSS : Lorsqu'une compagnie établira une ligne principale à travers une région reculée, vous n'entendez pas l'obliger à se mettre à la recherche des conseils de townships qui peuvent être à cinquante milles de distance.

M. SPROULE : Les limites des townships ne sont ordinairement qu'à dix à douze milles de distance.

M. DUNCAN ROSS : Pour discuter le présent bill, l'honorable député se place uniquement au point de vue de l'Ontario. Je soutiens que toutes les parties du Canada ont autant d'intérêts en jeu que la province d'Ontario. La Colombie-Anglaise renferme des municipalités plus vastes que certaines provinces du Canada.

Si vous obligez une compagnie qui désire construire une ligne principale à se mettre à la recherche des conseillers et à les citer devant la commission des chemins de fer, vous retarderez beaucoup l'entreprise qui n'aura pas tant pour objet de desservir cette municipalité que d'atteindre une ville peuplée. Ce ne serait pas juste. Toute la question a été discutée devant le comité. Nous avons même ajouté un article relatif

aux endroits où la population est dense sans former un village.

M. SPROULE : Où est cet article ?

M. DUNCAN ROSS : Le cas des villages non constitués en corporation est prévu.

M. SPROULE : Alors, le mot "municipalité" signifie townships ? Chez nous, les municipalités de townships ont de dix à douze milles carrés. Rien dans le bill ne confère le moindre droit à une corporation municipale autre qu'une municipalité, car il n'en est pas fait mention.

M. BLAIN : Le bill protège-t-il les villages qui ne sont pas constitués en corporation ?

M. DUNCAN ROSS : Oui.

M. BLAIN : Ce n'est pas ce que j'avais compris.

M. DUNCAN ROSS : L'article, tel que rédigé par le sous-comité, déclare clairement que le consentement du conseil municipal d'un village, constitué en corporation ou non, est nécessaire pour permettre à une compagnie de construire une ligne téléphonique à travers ce village.

M. BLAIN : Ce n'est pas ainsi que je l'interprète, et je demande à l'honorable député d'indiquer quelle partie de l'article protège les villages qui ne sont pas érigés en municipalités ?

M. LANCASTER : L'honorable député prétend-il que l'article s'applique aux villages non constitués en corporation parce que le mot village n'est suivi d'aucun qualificatif ?

M. DUNCAN ROSS : C'est l'intention du législateur.

M. LANCASTER : Il n'est pas certain qu'une cour de justice l'interpréterait de cette manière. Il est plus probable qu'elle déciderait que le mot s'applique à un village érigé en municipalité en raison de l'analogie avec les autres mots "cité et ville" employés sous ce qualificatif.

M. DUNCAN ROSS : Vous pouvez ajouter "constitué en corporation ou non", après le mot village ; c'est l'intention du législateur.

M. W. F. MACLEAN : Cela ne s'appliquerait pas à un township.

M. LANCASTER : L'obligation de dire "village non érigé en municipalité" et village "érigé en municipalité" est le motif qui devrait nous engager à nous servir du mot municipalité. L'honorable député dit que, dans la partie du pays qu'il habite, les municipalités sont très vastes. Plus elles sont vastes, moins il y en aura dont la compagnie devra obtenir le consentement. L'amendement que je propose confère les mêmes droits à toutes les municipalités. Sous la juridiction provinciale, elles exercent

les mêmes droits, elles ont les mêmes responsabilités à l'égard des grandes routes, et elles ne peuvent pas agir arbitrairement. Le présent bill ne leur permet pas de dire : Vous ne passerez pas par ici. Tout ce que la compagnie est tenue de faire, c'est de se présenter devant le conseil et de ne pas s'entendre avec lui. Alors, la commission des chemins de fer a le pouvoir de fixer les conditions.

Adopter le bill tel quel, c'est décréter que les townships n'auront pas un mot à dire devant la commission relativement à l'usage de leurs rues. Ils n'auront pas le droit de comparaître ni d'exprimer leur opinion. Je puis apprendre à l'honorable député que, par chez nous, il y a des coins de township où la population est plus dense que dans certains villages. Ainsi, entre Grimsby et Beamsville, au delà du parc Grimsby, le township de North-Grimsby est plus peuplé que le village de Grimsby, les chemins sont meilleurs et mieux entretenus.

M. DUNCAN ROSS : Si l'état de choses que l'honorable député décrit existe, serait-il possible à une compagnie de téléphone d'établir une ligne à travers ce township sans s'adresser à la municipalité, sous le régime du présent article.

M. LANCASTER : La compagnie devrait s'entendre avec le village quant aux conditions. Or, le village n'exerce aucun contrôle sur le chemin du township. Pourquoi un township qui a un conseil et qui dépense de l'argent pour l'entretien de ses chemins serait-il à la merci du village quant aux conditions auxquelles la compagnie pourra poser sa ligne téléphonique à travers le township ? Tout le principe est en jeu parce que les autorités provinciales ont délégué aux municipalités, villages, townships, villes et cités le pouvoir de régler les chemins, et les comtés ont aussi la haute main sur certaines routes, le plus souvent d'anciens chemins à barrière qu'ils ont achetés. Ainsi, le chemin qui relie Queenston à Grimsby dans la direction d'Hamilton est administré, en partie, par le comté de Wentworth et, en partie, par le comté de Lincoln. C'est un excellent chemin et j'ose dire qu'il y en a plusieurs autour de Toronto qui sont dans le même cas.

Aux termes du présent bill, un township possédant un chemin n'a pas un mot à dire au sujet de l'usage qu'en fera une compagnie de téléphone, et le contrôle municipal n'existe qu'à l'égard des bouts de chemin qui traversent une cité, une ville ou un village, lors même qu'en plusieurs endroits le grand chemin du township est meilleur que celui du village. Dans la plupart des provinces, les autorités ont délégué aux municipalités leurs pouvoirs relatifs aux grandes routes. L'honorable député a beau hocher la tête c'est pour cela que les municipalités ont comparu devant le comité et ont fait modifier l'article.

M. DUNCAN ROSS : Les municipalités ont complètement approuvé l'amendement adopté par le sous-comité.

M. LANCASTER : Nous savons que les municipalités représentent les cités et les villes et c'est à tort—je l'ai déclaré ailleurs et je le répète avec énergie—qu'elles s'arrogent un nom qui ne leur appartient pas lorsqu'elles entreprennent de se protéger sans s'occuper des townships. Elles viennent ici sans autorisation des townships et font fi de leurs intérêts. Elles forment une association entièrement composée de représentants des cités et des villes et elles viennent à Ottawa pour obtenir ce que les cités et les villes demandent. Votre devoir est de représenter toute la population canadienne. Je n'aiderai ni ne consentirai à l'adoption d'un projet de loi simplement parce que le représentant d'une municipalité me dira de le faire. Je décréterai les lois qui me paraîtront justes et basées sur un principe équitable. Or, celle-ci ne l'est pas si elle protège une municipalité à l'exclusion d'une autre. Nous ne saurions faire de mal, car le tort que l'honorable député appréhende serait empêché par la commission. Si un township se montrait déraisonnable, s'il refusait de venir en aide à la compagnie, le paragraphe 3 le soumettrait à la juridiction de la commission des chemins de fer qui peut rendre les ordonnances qu'elle juge à propos. Ainsi, la seule ligne de conduite plausible est d'appliquer cette disposition à toutes les municipalités.

M. FOWLER : Il me semble que nous faisons de grandes concessions en décrétant que les cités, villes ou villages constitués en corporation doivent être consultés avant qu'une compagnie de téléphone puisse ériger ses poteaux, lorsque ses lois organiques lui ont accordé ce privilège sans l'obliger à obtenir le consentement de ces cités, villes ou villages. Dire qu'avant de pouvoir ériger un poteau sur une grande route, une compagnie de téléphone devra consulter tous les groupes disséminés sur le passage de sa ligne, c'est pousser les choses à l'absurde selon moi.

M. KEMP : Je faisais partie du comité qui a étudié cet article 35, et je crois que celui-ci a été adopté à cause de l'agitation qui se manifestait dans les grandes villes du Canada. Depuis plusieurs années, celles-ci cherchent à obtenir le contrôle de leurs rues et des squares publics, afin d'empêcher les compagnies de téléphone d'ériger leurs poteaux dans les rues et de les obliger à mettre leurs fils sous terre. Sous le régime du présent article, les privilèges dont les cités jouissaient seules auparavant sont conférés aux villes et aux villages constitués en corporation. Le comité a biffé ce membre de phrase, afin d'appliquer cette disposition à tous les villages.

M. LANCASTER.

M. BLAIN : Puis-je demander à l'honorable député comment un village non constitué en corporation pourrait exprimer son opinion, si ce n'est par l'intermédiaire du conseil de la municipalité ?

M. KEMP : C'est juste ; il aurait à se prononcer par l'organe du conseil du township. Mais je puis dire que le comité a adopté cet article à l'unanimité des voix.

M. W. F. MACLEAN : Non, j'étais dissident.

M. KEMP : Alors, je retire ce que j'ai dit.

M. W. F. MACLEAN : Comment l'honorable député agirait-il dans le cas du township de York ?

M. KEMP : Il y a beaucoup de bon sens dans ce que dit le représentant de York-sud. Dans la banlieue d'une cité, il y a une population qui peut former un village. Alors pourquoi celle-ci ne serait-elle pas administrée par le conseil ? Pourquoi ne pas insérer les mots "village, constitué en corporation ou non" ?

M. CONMEE : Un village non constitué en corporation est une impossibilité. Il n'a pas d'organisation et ne saurait exprimer son opinion.

M. KEMP : Je ne suis pas avocat, mais je crois qu'il y a dans cette enceinte des membres du barreau qui nous diront qu'il y a au Canada des villages qui ne sont pas constitués en corporation.

M. CONMEE : Je voudrais qu'un avocat m'expliquât comment un village non constitué en corporation pourrait obtenir le redressement d'un grief sous l'empire du présent bill.

M. BUREAU : Pourquoi n'emploierions-nous pas le mot "hameau", qui supprimerait tous les inconvénients ?

M. KEMP : Je suis satisfait du bill, et je le voterai tel qu'il est.

M. PRINGLE : Je puis dire que le comité a eu beaucoup de difficulté à rédiger le présent article. Nous avons à considérer que les compagnies de téléphone établies depuis plusieurs années jouissaient du droit absolu de se servir des grands chemins, non seulement dans les districts, mais dans les cités et les villes. Le bill fut rédigé de manière à ce qu'il s'appliquât aux villages constitués en corporation. Quant à moi, je n'étais pas d'avis d'employer le mot "village" tout court, parce que les tribunaux auraient à l'interpréter très souvent. On nous fit observer que, dans la province du Nouveau-Brunswick, il y a nombre de villages non constitués en corporation qui relèvent des municipalités de township. Après discussion, le présent texte fut approuvé. Le représentant des municipalités organisées de la province d'Ontario, M.

Dewart, qui ne parlait pas uniquement au nom des cités et des villes, mais de toutes les municipalités, consentit, de leur part, au changement. Il crut qu'il serait acceptable dans le moment.

Plus tard, de nouvelles dispositions pourront être décrétées à l'égard des autres municipalités, mais je crois qu'à cette session, nous nous sommes suffisamment engagés dans la voie des concessions, en soumettant pour ainsi dire les compagnies de téléphone aux prescriptions de l'article 195 de la loi sur les chemins de fer. Cet article décrète que la compagnie, lorsqu'elle ne pourra pas tomber d'accord avec une municipalité, devra se présenter devant la commission des chemins de fer qui rendra les ordonnances qu'il lui plaira quant au passage de la ligne et le reste. Or, le réseau téléphonique s'étend de l'Atlantique au Pacifique et, en insérant le mot "municipalité", nous obligerions la compagnie à s'adresser à la commission des chemins de fer afin d'obtenir le consentement des représentants autorisés d'une municipalité.

M. LANCASTER : Quelle lourde obligation ?

M. PRINGLE : Ce serait une lourde obligation et une source d'injustices et d'ennuis. Je représente un comté qui se compose de quatre municipalités et je n'ai pas encore entendu une seule plainte au sujet des compagnies de téléphone qui traversent l'une ou l'autre de ces municipalités.

M. SPROULE : Dans mon comté, une voiture a donné contre un poteau de télégraphe et a été renversée. L'occupant a poursuivi la municipalité et a obtenu des dommages-intérêts parce que le poteau ne se trouvait pas à la bonne place, bien que la municipalité n'eut pas été consultée à ce sujet.

M. LANCASTER : Je propose de biffer les mots "cité, ville ou village" et de les remplacer par le mot "municipalité".

M. EMMERSON : L'insertion des mots "constitués en corporation ou non" après le mot "village" produirait-elle le résultat que désire l'honorable député. Je suis prêt à faire cette concession. Je consens à accorder aux municipalités un certain contrôle sur les lignes téléphoniques, dans les centres de population. Mais, il y a des endroits où cela n'est pas nécessaire et où il serait injuste d'imposer ce fardeau aux compagnies de téléphone. L'interprétation du mot "village" semble incertaine. Mon honorable ami dit que ce mot s'applique à un village constitué en corporation. Alors, pourquoi refuse-t-il d'ajouter les mots "constitué en corporation ou non" ?

M. LANCASTER : Ce serait s'arrêter à mi-chemin. Ma thèse principale c'est que ce privilège devrait être conféré à toute municipalité régulièrement organisée. Faites

suivre le mot "municipalité" de l'adjectif "organisée". En l'absence d'une organisation municipale, je ne désire pas obliger une compagnie de téléphone à se mettre en quête d'un mythe. Cependant, lorsqu'il y a un conseil, cette disposition devrait s'appliquer indifféremment dans les cités, villes ou villages.

M. ALCORN : Il me semble que tous les intérêts sont suffisamment protégés par la définition du mot "municipalité" que donne l'article 35. Il établit que :

"Municipalité" signifie un conseil municipal ou autre autorité ayant juridiction sur les grands chemins, les squares ou places publiques d'une cité, d'une ville ou d'un village.

Si le village est constitué en corporation, il n'y a aucune difficulté. Autrement, le conseil municipal du township est la municipalité ayant juridiction. Ainsi, l'article n'offre pas le moindre inconvénient.

M. W. F. MACLEAN : Plus loin, on devrait employer le mot "municipal", au lieu de "ville ou village". Je crois que le mot municipal embrasse tout.

M. R. L. BORDEN : En droit coutumier, le mot "village" n'implique pas l'idée de personnalité civile. Il a le même sens que ville, seulement il se rapporte à un groupe moins nombreux d'habitations. On le définit en une petite agglomération de personnes demeurant dans des maisons. Un hameau est un diminutif du village. Ce dernier mot s'applique à tous ces petits groupes, qu'ils soient constitués en corporation ou non. Pour dissiper tout doute, on peut ajouter les mots "constitué en corporation ou non", mais cela ne change rien à l'interprétation. Tout ce qui méritera le nom de village sera subordonné aux dispositions de ce statut et, lorsqu'un village ne sera pas érigé civilement, la compagnie devra s'adresser au conseil municipal ayant juridiction.

M. W. F. MACLEAN : Cela comprend le township.

M. R. L. BORDEN : Lorsqu'un village ne sera pas érigé civilement et que le conseil du township aura juridiction, il faudra s'adresser à celui-ci. Lorsqu'une entente sera impossible, on se présentera devant la commission des chemins de fer. Je ne discute pas le principe du bill; je me borne à interpréter les dispositions du présent article.

M. BRISTOL : Pour plus de sûreté, il vaudrait mieux ajouter les mots "constitué en corporation", car la loi d'Ontario définit le mot village; mais, la loi des autres provinces ne contient peut-être pas de définition de ce mot.

M. R. L. BORDEN : Je ne m'y oppose pas, mais je ne crois pas que ces mots soient indispensables car les tribunaux ne consi-

dérèront pas que le Parlement a tenu compte des prescriptions législatives des provinces, en rédigeant cette loi. Bien que la législature d'une province, pour les fins d'une loi particulière, puisse définir le mot "village", nous ne nous arrêterions pas à cette définition. Elle ne lierait pas le Parlement et ne pourrait pas servir à interpréter la présente loi. A cette fin, nous ne pourrions avoir recours qu'aux termes d'une loi de la législature fédérale relative à des questions semblables.

M. CONMEE : Même si le mot "village" comportait un certain sens en loi, il faudrait peut-être demander aux tribunaux d'en fixer l'interprétation. Le ministre consent à employer l'expression "constitué, ou non, en corporation." Je serais d'avis de l'insérer après le mot "village" et d'ajouter "ayant juridiction" après "municipalité." La fin de l'article serait ainsi conçue "ville ou village, constitués, ou non, en corporation, sans le consentement de la municipalité ayant juridiction." Dans le cas d'un village dont la population serait dispersée hors de l'enceinte d'une ville ou cité, il faudrait alors consulter le conseil municipal ayant juridiction.

M. BUREAU : Quand les délibérations commencèrent au comité, l'idée était de protéger les parties du pays amplement peuplées. Mais, vous ne pourriez pas construire de téléphone à longue distance, si vous aviez à vous adresser d'avance à chaque municipalité. Vous mettriez les compagnies de téléphone dans une position pire que celle des compagnies de chemins de fer. Aux termes de la loi sur les chemins de fer, vous pouvez exproprier, mais une compagnie de téléphone ne peut pas le faire. Il lui faudra s'adresser à chaque municipalité un an ou deux avant de pouvoir construire, et si une municipalité refuse son consentement, la compagnie devra alors se présenter devant la commission. Cela entraînerait une perte de temps, et rendrait pour ainsi dire impossible l'établissement des lignes principales à travers les municipalités.

M. LANCASTER : Mais prenez l'autre côté de la médaille. La compagnie peut faire des arrangements raisonnables et satisfaisants avec la cité, la ville ou le village constitués, ou non, en corporation, parce qu'elle peut, dans le cas de refus, en appeler à la commission des chemins de fer. Dès le moment où elle arriverait en dehors de cette municipalité, de la limite tracée par un arpenteur entre le village et le township, elle poserait ses poteaux entre le fossé et la grande route, ou n'importe où elle voudrait. On a soumis au comité des chemins de fer des photographies de ce qui s'est fait à Toronto, et les cités et villes ont énergiquement protesté contre le projet d'autoriser ces compagnies à ériger leurs poteaux entre les trottoirs et la partie passante du chemin. Or, voilà ce qu'on leur permettra de faire

M. R. L. BORDEN.

dans les townships, si vous n'y apportez aucune restriction. Elles ne peuvent souffrir aucun tort par mon amendement, mais pourront en causer beaucoup si celui-ci n'est pas adopté. Dans ce cas, il n'y aura aucun recours devant les tribunaux.

M. LALOR : Ce bill est d'une grande importance pour les townships à travers lesquels passent les lignes de téléphone. Bien que je reconnaisse que, d'après sa loi organique, la compagnie de téléphone Bell a le champ libre pour l'érection de ses poteaux et de ses lignes, cependant, je crois qu'il devrait y avoir quelque disposition autorisant le township à fixer l'endroit où les poteaux et les fils seront posés. Je sais bien que nous ne pouvons pas empêcher la construction des lignes de téléphone à travers les municipalités, mais je crois que le conseil municipal devrait être consulté au sujet de la pose de ces poteaux. De plus il devrait y avoir quelque disposition réglementant l'établissement d'une ligne qui passe à travers un township.

Par exemple, dans un township situé dans le comté que j'ai l'honneur de représenter, il y a un téléphone allant du village d'Attercliffe à la ville de Dunnville. La compagnie de téléphone Bell ne voulait pas construire cette ligne, mais une compagnie privée, une compagnie américaine faisant affaire dans ma ville et exerçant les privilèges conférés à la compagnie de téléphone Bell, a érigé cette ligne d'Attercliffe à Dunnville. Mais cette ligne n'était pas de qualité modèle—de pauvres poteaux crochus et disgracieux qui étaient une honte pour le township qu'elle traversait et la compagnie de téléphone qui l'avait construite. De plus, au lieu de placer la ligne où elle devait être, le long du chemin entre le fossé et la clôture, on l'a placée le long du chemin où les gens passent en voiture. C'est un danger pour le public qui se sert du chemin, parce que des chevaux qui s'emportent peuvent s'y frapper. Elle gâte l'aspect du chemin en entier. Il devrait y avoir dans le bill quelque disposition en vertu de laquelle les municipalités traversées par les lignes, devraient être consultées, quant à l'emplacement des poteaux.

(La séance suspendue à une heure, est reprise à trois heures.)

M. EMMERSON : Je propose qu'après le mot "village" dans la dernière ligne du paragraphe 2 de l'article 13, ces mots-ci soient ajoutés "constitués en corporation ou non". Puis, après le mot "municipalité", dans la dernière ligne, je propose qu'on ajoute les mots "ayant juridiction".

M. LANCASTER : Cela va un peu plus loin que le bill imprimé, mais ne va pas assez loin selon moi. Je ne veux pas indûment retarder le comité mais je ne puis pas retirer mon amendement, parce qu'il me

semble que toutes les municipalités ont droit à la même protection.

M. SPOULE : Je crois qu'il y a beaucoup de force dans ce que vient de dire mon honorable ami, vu qu'il s'agit de savoir si vous pourriez vous faire indemniser à présent par une compagnie de téléphone ou de télégraphe si elle plaçait ses poteaux dans un endroit où ils pourraient causer du tort. Dans un cas que j'ai mentionné, un individu réclama en justice des dommages-intérêts, et le conseil municipal du township fut le seul qu'il put tenir responsable. Pourquoi le poursuivit-il ? Parce qu'il était responsable de l'entretien du chemin public. Comme il n'avait pas rempli son devoir il fut condamné à payer \$1,000 de dommages-intérêts. On dit que vous pouvez poursuivre la compagnie. Mais, il est douteux que vous puissiez rien obtenir d'elle, parce que la compagnie a obtenu du gouvernement fédéral la permission de traverser une municipalité. En supposant que le procès se serait continué, les chances qu'avait le conseil municipal d'être remboursé par la compagnie étaient si minces qu'il ne jugea pas utile de continuer le procès. Il préféra payer les dommages-intérêts et les frais que d'essayer à se faire indemniser par la compagnie.

M. R. L. BORDEN : En tant que la responsabilité soit concernée—je ne sais pas quelle peut être la loi dans la province d'Ontario—mais, abstraction faite de la loi, une municipalité n'est pas responsable de ses omissions. Cela a été décidé au moins dans trois causes par le conseil privé depuis les dix années dernières.

M. LANCASTER : La loi d'Ontario dit exactement le contraire.

M. R. L. BORDEN : Abstraction faite de la loi, il y aurait danger d'agir ainsi, parce que du moment qu'une municipalité autorise l'érection d'un poteau dans un endroit particulier, vous la rendez responsable d'une chose qui ne lui imposerait aucune obligation en droit commun. Bien entendu, il y a dans Ontario, me dit-on, un statut qui rend la municipalité responsable. Mais là où un semblable statut n'existe pas, il a été maintenu à maintes et maintes reprises, dans les autres provinces, que si une compagnie de téléphone ou de télégraphe érige un poteau sur un chemin public, dans un endroit susceptible de causer du dommage dans le cours ordinaire des choses et qui cause du dommage en réalité, elle est responsable de tout dommage encouru.

M. EMMERSON : C'est exactement le point.

M. R. L. BORDEN : Dans ma province, il y a une demi-douzaine de cas où une compagnie a été condamnée à des dommages pour la simple raison que ses poteaux avaient été placés là où ils ne devaient pas l'être. Les compagnies les posèrent

là en vertu d'une loi, mais parce qu'elles exerçaient ce droit avec négligence, elles furent tenues responsables. D'après notre loi la partie lésée ne pouvait poursuivre personne autre. Elle ne pouvait pas poursuivre la municipalité, parce que la municipalité n'avait rien à voir dans la pose des poteaux, et ne pouvait pas, par conséquent, en être responsable; mais on poursuivit la compagnie et on obtint gain de cause, et, cela va sans dire, il n'y a pas eu appel.

M. EMMERSON : J'entends appeler l'attention de mon honorable ami justement sur ce point. L'autorisation donnée à une compagnie, ne l'autorise pas à agir avec négligence; elle doit avoir égard aux conditions qui se présentent, quand elle entreprend la construction de la ligne, et, si elle ne le fait pas, elle est responsable du dommage qui peut s'ensuire.

M. MONK : J'aimerais à dire, à titre de membre du comité, pourquoi j'étais en faveur de laisser de côté les territoires non organisés, et les municipalités rurales.

Dans la province de Québec, nous avons des conseils de comté, en dehors des municipalités de cités, villes et villages. Ils s'assemblent quatre fois par année, ou quand c'est nécessaire. Une compagnie de téléphone dans notre province—et c'est sans doute la même chose ailleurs—a hâte de pousser ses travaux de construction. Elle a fait des arrangements avec une municipalité ou un individu et a hâte d'arriver à son but. Le conseil de comté ne tiendra pas une session spéciale, parce que la compagnie a obtenu permission de placer quelques poteaux dans un chemin désert de campagne. Le secrétaire de la municipalité néglige de convoquer une assemblée spéciale et remet la question à l'assemblée régulière suivante.

M. EMMERSON : Dans le Nouveau-Brunswick, il n'y a que des assemblées semestrielles, en janvier et en juillet.

M. MONK : J'ose dire que pas un secrétaire-trésorier dans notre province, à moins d'en être spécialement prié, ne convoquera une assemblée; il la remettra à l'assemblée suivante, parce qu'une assemblée du conseil de comté cause des dérangements et des dépenses. J'ose dire que la compagnie de téléphone Bell, qui est une compagnie active et qui aime à procéder rapidement, s'adresserait, si l'amendement de mon honorable ami prévalait, à la commission des chemins de fer tout de suite, et qu'alors, lorsque le conseil rural en recevrait quelque avis légal, il irait consulter un avocat. Le comité sait que quand on va voir un avocat, cela coûte quelque chose—naturellement pas un avocat comme mon honorable ami de Lincoln (M. Lancaster) ou comme moi-même—mais en général, un avocat est toujours bien aise d'avoir une cause d'un conseil municipal. Eh bien, cela signifie dépense. Dans ces circonstances, les membres du comité ayant préservé les droits des

villages, villes et cités—comme nous savions tous que la pose des poteaux nouveaux dans les chemins de campagne n'est pas une chose importante—nous avons pensé utile de n'appliquer la disposition qu'aux villages, villes et cités. Si, comme l'a dit mon honorable ami, le chef de l'opposition—au moins c'est la loi dans la province de Québec—une compagnie de téléphone se sert indûment du privilège qu'elle tient de la loi, si elle érige des poteaux dans le milieu de la route ou dans un autre endroit mal choisi, et cause ainsi du dommage, elle en est responsable ; mais j'ose dire qu'avec le grand besoin de téléphone qui se fait sentir actuellement, si l'amendement est adopté, nous causerons de l'embarras et occasionnerons beaucoup de dépenses inutiles aux conseils de comté et aux municipalités rurales.

M. LANCASTER : J'ai prêté une oreille attentive à ce qu'a dit l'honorable député de Jacques-Cartier (M. Monk), et je tiendrai compte en temps et lieu de la leçon qu'il m'a donnée au sujet de l'intérêt que je porte à ceux qui ne m'ont pas chargé de les défendre. Nous avons tous ici mission de représenter le peuple, qui nous élit pour la défense de ses intérêts. Si ces comtés qui nous élisent ne sont pas traités tous de la même manière, nous avons le droit de signaler—j'allais dire—l'absurdité de cette législation. Je n'ai pas fait autre chose.

L'honorable député, si préoccupé de ne pas retarder les entreprises de la compagnie, semble oublier que celle-ci doit savoir deux ou trois jours d'avance par où passeront ses lignes téléphoniques. Il ne faut pas qu'elle prenne une décision à la dernière minute et qu'elle s'attende que tout l'univers demeurera en suspens, que le public renoncera à ses droits, pour lui permettre de conduire son entreprise à bonne fin avec toute la célérité possible. S'il y a, dans la partie du pays où l'honorable député habite des conseils de comté qui ne se réunissent que trois ou quatre fois l'an, et si une compagnie de téléphone désire construire une ligne dans des chemins administrés par ces conseils, elle pourra les avertir deux ou trois mois d'avance. Dire que la compagnie ne le savait pas, qu'il ne faut pas entraver son entreprise, fussent les droits du public en souffrir, c'est demander à la Chambre de décréter des prescriptions législatives absurdes. Nous avons formellement déclaré que les droits des cités, des villes et des villages seront sauvegardés, et le ministre des Chemins de fer et des Canaux est prêt à modifier l'article, afin qu'il n'y ait aucun doute que cette disposition s'applique à un village constitué en corporation, quand même ce ne serait qu'un modeste hameau. Mais, entre les deux, il y a un territoire qui est aussi important, qui a les mêmes droits et les mêmes responsabilités qu'une cité, qu'une ville ou qu'un village. Ceci étant, les habitants des cités, des villes ou des villages

M. MONK.

n'ont pas le droit de demander des faveurs spéciales dont ils veulent priver leurs concitoyens établis dans un township. Si la municipalité d'un township n'est pas responsable des accidents qui peuvent survenir sur la grande route, les cités, les villes ou les villages ne le sont pas davantage. A cet égard, tous les habitants d'une province sont soumis à la même loi qui peut varier d'une province à l'autre. Dire qu'on ne croit pas nécessaire de protéger les chemins publics situés hors de l'enceinte des cités, des villes ou des villages ni de conférer à ceux qui en ont l'administration le privilège de dire où les poteaux seront placés, c'est refuser de protéger n'importe quelle municipalité ; c'est aussi fouler aux pieds le principe du bill que de nier à un township les droits dont jouissent les cités, les villes ou les villages.

M. BLAIN : J'incline à croire que la proposition du ministre des Chemins de fer et des Canaux contribue à résoudre le problème. Je regrette que, dans sa sagesse, il n'ait pas jugé à propos d'accorder aux municipalités toute la protection demandée. Ainsi, une grande partie du comté de Peel, au sud, confinait à la ville de Toronto, forme un village non constitué en corporation et relevant du conseil du township. Lorsque nous accordons aux cités, ou aux villes et villages constitués en corporation, le droit de dire où la compagnie Bell, ou toute autre compagnie de téléphone, posera ses poteaux, le même privilège devrait être conféré aux municipalités rurales.

Les municipalités, du moins en différentes parties de l'Ontario, désirent obtenir des communications téléphoniques et permettre la pose des poteaux et des fils sur leur territoire. Dans ce siècle de progrès, il est si important que le téléphone desserve le public que je ne puis concevoir qu'une municipalité, ou la compagnie de téléphone Bell ou une autre compagnie, refuserait de tomber d'accord au sujet de l'endroit où les poteaux doivent se trouver. Je ne crois pas qu'il puisse se trouver un conseil municipal assez déraisonnable pour imposer à une compagnie de téléphone des dépenses inutiles relativement à l'érection de ses poteaux le long des grands chemins situés dans les limites d'une municipalité. Il ne faut pas perdre de vue que si, dans la province d'Ontario par exemple, la compagnie Bell plaçait ses poteaux le long d'une grande route et si une voiture donnait contre un de ces poteaux, et s'il en résultait un accident le propriétaire du véhicule n'exercerait pas son recours contre la compagnie de téléphone mais contre la municipalité, conformément à la loi de la province.

Dans ces circonstances, il n'est que juste, il me semble, d'accorder au conseil municipal le privilège de s'entendre avec la compagnie de téléphone au sujet de l'endroit où devront se trouver les poteaux le long des

grands chemins. Cette demande n'a rien de déraisonnable. Si M. Dewart—dont je ne veux rien dire de désobligeant en son absence—a dit, devant le comité spécial aux réunions duquel je n'ai pas eu le privilège d'assister, que les municipalités de l'Ontario acceptaient de grand cœur la modification qui a été faite, je désire m'inscrire en faux contre cette assertion et dire qu'il ne représentait pas la municipalité dont je suis le mandataire dans cette Chambre.

Je profite de la circonstance pour dire qu'à mon avis, c'est une erreur de soumettre ces importants problèmes à des comités spéciaux, au lieu de fournir aux représentants du peuple l'occasion d'assister aux délibérations. Je dirai au ministre que c'est le renvoi de ces questions à des comités parlementaires qui retarde l'expédition des affaires publiques. Si ce projet de loi avait été étudié à fond par la Chambre, son sort aurait été réglé en beaucoup moins de temps. Lorsqu'un bill semblable est renvoyé devant un comité spécial, il revient devant la Chambre où il faut, de toute nécessité, répéter une grande partie de ce qui a déjà été dit devant le comité.

Je viens tout simplement protester contre cela, car je suis au nombre de ceux qui considèrent que la compagnie Bell rend des services précieux au pays. Tout ce que j'ai à dire c'est que, actuellement, je ne crois pas qu'il y ait nulle part au Canada un seul conseil municipal pouvant refuser de passer un contrat qui serait non seulement avantageux à ce conseil, mais à la compagnie Bell ou à toute autre compagnie qui désire mettre des poteaux sur une voie publique.

M. EMMERSON : Je puis dire, au sujet du point discuté par le comité spécial, que l'intention a été de donner à toutes les parties intéressées une occasion d'entendre et d'être entendues.

M. BLAIN : Pourquoi ne pas renvoyer cela devant l'un des comités généraux, où bon nombre de membres de cette Chambre auraient l'occasion d'assister à la discussion ?

M. G. H. McINTYRE : Je crois qu'il est absolument évident pour nous que quand cette compagnie a obtenu sa charte nous lui avons accordé trop de privilèges. Si on n'avait fait aucun abus de ces privilèges, je ne crois pas que ces amendements de l'acte des chemins de fer auraient jamais été soumis. Bien que je ne désire aucunement qu'on se montre exigeant à l'excès à l'égard d'une grande corporation, rendant de bons services au pays, cependant je crois que chaque fois que nous accordons une charte donnant certains privilèges à des compagnies ou corporations, nous devrions stipuler que l'exercice de ces privilèges devra se faire dans des limites raisonnables. Je crois qu'il est évident, d'après les plaintes qui se sont élevées de temps à autre, que la compagnie Bell ne s'est pas toujours conduite comme elle aurait dû le faire vis-à-

vis les municipalités. Cela est démontré suffisamment par la pose de ses poteaux dans les villes et cités, et je suis heureux de voir que le nouveau bill comprend maintenant les cités, villes et villages, et même les villages non constitués en municipalités. Voilà qui va très loin, et j'en suis très heureux. Cependant, il me semble que d'autres parties du pays, qui sont assez habitées, vont se trouver quelque peu à désavantage. Je n'aimerais pas causer des ennuis à la compagnie Bell, mais il nous faut bien admettre que ces municipalités qui ont à leur charge l'entretien des chemins, y compris le drainage, les tranchées et les travaux de remplissage, doivent être protégés, et que la compagnie Bell ne doit pas être laissée libre de poser ses poteaux à sa guise. En permettant cela, nous causons de graves préjudices à ces municipalités pour les tranchées et le drainage ainsi que pour tout ce qui touche aux accidents, ainsi qu'il a été démontré par l'expérience. Il serait infiniment regrettable que ces municipalités n'auraient alors aucun recours. J'aimerais à savoir si, dans les circonstances, elle auraient le droit d'en appeler à la commission des chemins de fer. Actuellement, ces municipalités ne paraissent pas être parties contractantes, car elles ne peuvent ni traiter avec la compagnie Bell ni en appeler à la commission dans le cas où elles jugeraient que la compagnie Bell commet un abus de privilèges.

M. EMMERSON : Il y a une disposition du bill qui vise précisément cela.

M. LANCASTER : Quelle est cette disposition ?

M. THOMAS MARTIN : Je dois m'opposer à ce que cet article soit adopté sans amendement. Nous avons déjà adopté plusieurs mesures, en faveur de corporations, où les droits des municipalités rurales ne sont pas sauvegardés comme ils devraient l'être, et j'ai l'espoir que, comme il s'agit aujourd'hui d'une des corporations les plus arrogantes opérant au Canada—comme je pourrais le démontrer, si j'en avais le temps—nous allons prendre soin, avant d'accorder d'autres pouvoirs à cette corporation, de protéger plus amplement les intérêts des municipalités. Nous commettrions une grande injustice à l'égard des cultivateurs, ou de ceux qui habitent au dehors des villages, si on permettait à la compagnie d'installer ses lignes téléphoniques sans se soucier des intérêts de qui que ce soit, et de poser ses poteaux ou de faire toute autre chose qu'il lui plaira. Nous avons ici un devoir à remplir. Ce bill ne serait rien moins qu'une autorisation à tout venant d'envahir un township ou une municipalité rurale pour y faire tout ce qu'il voudra. La Chambre n'a pas le droit de permettre cela, et, encore une fois, j'ai l'espoir que ce comité verra à ce que les municipalités rurales soient suffisamment protégées.

M. BOURASSA : Je suis surpris que l'honorable député de Jacques-Cartier, dont je partage si souvent l'avis en des choses de cette nature, semble oublier qu'il y a, entre les villages et les districts non habités, des municipalités rurales qui ne sont pas des villages, et qui ne seront pas protégées par cet article si l'amendement de mon honorable ami de Lincoln n'est pas adopté. Ces municipalités vont subir de grands dommages. Je prendrai le comté même représenté par mon honorable ami de Jacques-Cartier. Quand vous avez laissé derrière vous Montréal et les faubourgs érigés en villes et villages, vous passez le long de très belles propriétés et villas dont l'ensemble ne peut pas s'appeler un village, bien que situé dans une municipalité rurale. On me dira peut-être que ces endroits sont protégés parce que, en cas de dommages causés à ces propriétés, les propriétaires peuvent poursuivre la compagnie. Mon honorable ami sait fort bien que si des arbres sont abattus la compensation reçue pour cela ne représente pas les dommages causés à la beauté de l'ensemble d'une propriété. Prenez la Pointe-Claire, Sainte-Anne, Saint-Laurent...

M. MONK : Saint-Laurent est une ville assez considérable.

M. BOURASSA : Je veux parler des endroits situés en dehors des municipalités. Prenez aussi Valois et Beaconsfield.

M. MONK : Ce sont encore là des villes.

M. BOURASSA : Certains de ces endroits, oui, mais non pas tous.

M. MONK : Je crains que mon honorable ami n'essaie de diminuer l'importance de mon comté.

M. BOURASSA : Non pas, mais je veux dire les choses telles qu'elles sont. Voyez Québec jusqu'à Sainte-Anne de Beaupré. C'est pour ainsi dire une seule rue. Il y a trois ou quatre villages, et le reste se compose de municipalités rurales. Trois ou quatre compagnies de téléphone pourraient poser là des poteaux sans le consentement de ces municipalités, et le seul recours qu'on pourrait avoir c'est qu'on pourrait être compensé pour des dommages réels subis. Mais mon honorable ami sait fort bien qu'à part le dommage réel estimé en dollars et cents, certains biens peuvent subir une dépréciation que ne vise aucune partie de ce bill. Bien plus, il y a plusieurs municipalités rurales dans Québec et les autres provinces qui désirent avoir le contrôle de leur propre circonscription, absolument comme les villages et les villes. Si vous adoptez le principe qu'on ne pourra pas, sans consentement, poser des poteaux dans un village, pourquoi pas étendre aussi cette protection aux townships? Si ce principe est bon, il doit pouvoir s'appliquer à tous, ou sans cela il ne vaut rien. Si vous admettez qu'il est juste qu'on doive avoir le contrôle local des tra-

M. MARTIN.

vaux d'utilité publique; si vous admettez que dès qu'un district est érigé en municipalité, que ce soit une paroisse, un township, un village, une ville, ou une cité, les autorités auront droit de contrôle sur les rues et voies publiques de cette municipalité, si vous admettez tout cela, je ne vois pas pourquoi vous n'appliqueriez ce principe qu'aux villages et que vous iriez en priver des municipalités rurales qui sont, en grande partie, exactement dans les mêmes conditions que plusieurs villages. Je sais qu'il est difficile d'établir une ligne de démarcation, mais, selon moi, il s'agit de savoir une fois pour toutes ce qu'on doit entendre par gouvernement local. Là où il n'y a pas de gouvernement local, la compagnie pourra être autorisée à installer ses lignes, mais l'existence d'un semblable gouvernement devra être reconnu dès l'instant où il y a une autorité municipale. Mon honorable ami nous dit qu'il sera difficile d'obtenir le consentement de certaines municipalités. Je ne suis pas de cet avis. Ce n'est pas ce que j'ai vu dans la province de Québec, et je ne crois pas, non plus, que les choses se passent ainsi dans les autres provinces. En règle générale, on se montre toujours désireux d'avoir des communications téléphoniques, et de faire appel pour cela à la compagnie Bell ou à d'autres compagnies de télégraphe ou de téléphone. Je n'aime pas qu'on vienne nous déclarer en cette Chambre que les Canadiens, soit de ma propre province ou d'ailleurs, sont si ignorants qu'ils empêcheraient sans de bonnes raisons une compagnie de faire des opérations dans tel ou tel district. D'un autre côté, je ne crois pas que nous devrions faire de la distinction entre les municipalités rurales et les villes et les villages.

M. A. A. WRIGHT : Je crois que les droits des municipalités devaient être protégés comme tous les autres intérêts. Dans notre comté, nous portons un grand intérêt à nos routes, ainsi généralement que par toute la province d'Ontario. Le gouvernement d'Ontario a voté \$1,000,000 et a réparti cette somme entre les municipalités pour l'amélioration des routes. Nous améliorons constamment nos routes, et nous les bordons de beaux arbres. Je n'ai rien à reprocher à la compagnie Bell. Cette compagnie nous rend de grands services, et nous désirons beaucoup la voir prospérer, mais je ne crois pas cependant que nous exigions rien d'excessif en lui demandant d'obtenir le consentement des municipalités avant de placer des poteaux le long des routes. Dans chaque village, il y a une station centrale et un géant qui surveille les intérêts de la compagnie. On pourrait très bien lui téléphoner pour lui demander de se présenter devant le conseil afin d'obtenir la permission de mettre des poteaux dans les rues, et cela ne soulèverait aucune difficulté. Je suis moi-même dans les affaires, et je sais ce

que je dis. Ce consentement ne soulèvera aucune difficulté, car tout le monde aime à avoir le téléphone, mais on ne veut pas que des poteaux soient mis là où ils constitueraient une nuisance, et je ne vois pas pour quelle raison la compagnie Bell ou une autre compagnie jouirait de privilèges illimités. On devrait pouvoir leur assigner des restrictions dans les municipalités rurales, aussi bien que dans les villes ou les villages, et je compte bien que le Gouvernement trouvera moyen de protéger ces municipalités. Ces lignes ne sont jamais construites à la hâte; on prend tout le temps pour ériger les poteaux d'une façon convenable. Il n'y a aucune difficulté à obtenir le consentement des municipalités, et j'espère bien qu'elles seront protégées.

M. STOCKTON : Il ne s'agit pas, pour le moment, d'accorder des droits à une compagnie de téléphone pour la pose des poteaux. Il s'agit d'enlever des droits qui ont déjà été accordés. Jusqu'à ce jour la compagnie Bell a toujours eu le droit d'ériger des poteaux dans les rues des cités, villes et villages constitués en municipalité et sur les routes des campagnes. C'est à ce droit qu'on porte maintenant atteinte. On demande de supprimer ce droit dans les cités, villes, villages érigés en municipalités et autres villages. On nous dit que la municipalité est passible de dommage, si, par suite de la position défectueuse d'un poteau de télégraphe ou de téléphone, une collision se produit causant un accident à quelqu'un. L'honorable leader de l'opposition nous a expliqué exactement, je crois, quelle était la loi à cet égard, dans tous les cas comme la chose a été interprétée dans le Nouveau-Brunswick. Comment serait-il possible de rendre une municipalité responsable pour un poteau de téléphone mis sur un chemin sans son consentement et sans qu'elle exerce le moindre contrôle? La personne qui avait autorité pour mettre ce poteau devrait être responsable de ce qui pourrait s'ensuivre par suite de sa position défectueuse. Je crois donc que l'amendement proposé par le ministre des Chemins de fer est parfaitement juste, et je voterai en faveur de cet amendement.

M. BARR : Je crois que chacun admettra que les lois qui ne visent que certaines classes laissent toujours à désirer. Mon honorable ami vient de nous dire que nous n'accordons pas des droits, mais que nous en supprimons. S'il en est ainsi, cette disposition ne s'appliquera pas à la compagnie Bell ou à une autre compagnie avec plus de sévérité dans les districts ruraux que dans les cités et les villes. Nous savons que des délégations considérables de cités et villes sont venues à Ottawa au sujet de ce bill, et ont réussi à le faire rédiger de telle sorte que la compagnie Bell ne puisse pas à l'avenir poser ses poteaux partout où elle voudra.

Cela étant, les municipalités rurales ont à leur tour envoyé un représentant pour surveiller leurs intérêts, et quand ce représentant a accepté des conditions moins rigoureuses que celles qui s'appliquaient aux cités et aux villes, il a manqué à son devoir et n'a pas observé les instructions qu'on lui avait données. Je prétends qu'il est tout aussi juste et important pour les municipalités de faire sauvegarder leurs intérêts que pour les autres classes de la société, et nous, qui représentons des districts ruraux, nous ne ferions pas notre devoir si nous ne voyions pas à ce que justice leur soit rendue. Nous sommes en majorité, et je ne crois pas que le ministre des Chemins de fer agisse sagement en cherchant ici à établir des distinctions à l'encontre des municipalités rurales. Pourquoi les mettre dans une situation différente? Je doute beaucoup que l'amendement proposé protège d'autres districts que les villages érigés en municipalités. Je doute beaucoup qu'un groupe quelconque d'habitations ou un hameau non érigé en municipalité soit protégé par ce bill en quelque façon que ce soit. Pourquoi cette disposition ne s'étendrait-elle pas aux municipalités? Tous ces endroits relèveraient du conseil municipal, et si on empiétait sur leurs droits, on n'aurait qu'à convoquer le conseil. Mais la disposition actuelle du bill est tellement vague qu'aucun jurisconsulte en cette Chambre ne pourrait définir exactement où commence et où finit le droit. Notre devoir est de rédiger ce bill de telle manière que les districts ruraux soient protégés sans que la chose soit le moins douteuse, et si le ministre des Chemins de fer continue à ne tenir aucun compte du désir de la majorité des membres de cette Chambre, j'espère bien que ce bill ne sera pas adopté. Je suis prêt à donner mon vote pour que les municipalités aient les mêmes droits que les cités, les villes et les villages.

M. EMMERSON : Je désire tout simplement attirer l'attention du comité sur l'effet que pourrait avoir l'amendement proposé par mon honorable ami de Lincoln-et-Niagara. Il désire retrancher les mots "cité, ville ou village" et les remplacer par le mot "municipalité". S'il veut bien se reporter à l'interprétation de l'article, il verra que le mot "municipalité" s'entend du conseil municipal, de sorte que son amendement rendrait tout l'article absurde.

(Le sous-amendement de M. Emmerson est adopté par 56 voix contre 23.)

M. LANCASTER : Je crois que j'ai le droit de mettre mon amendement aux voix. L'honorable ministre, en soumettant un sous-amendement, ne peut pas empêcher qu'on prenne le vote sur mon amendement.

M. CONMEE : Son sous-amendement est meilleur que le vôtre.

M. LANCASTER : Les townships ne sont en rien protégés.

M. CONMEE : Ce n'est pas là mon avis.

M. LANCASTER : Ce sous-amendement dit tout simplement que le mot "village" comprendra un village non constitué en municipalité. Mais cela ne comprend pas les routes du township.

M. THOS. MARTIN : Nous voulons que les townships soient protégés, et c'est une criante injustice de faire une loi sans leur accorder cette protection.

M. L'ORATEUR-SUPPLÉANT : L'amendement de l'honorable ministre des Chemins de fer n'amende pas l'amendement. On y propose d'insérer, après le mot "village" les mots "érigé en municipalité ou autrement", et à la fin de l'article les mots "ayant juridiction". Cela a été adopté. L'honorable député de Lincoln demande de supprimer trois mots et de les remplacer par un autre. Il demande d'enlever les mots "cité, ville ou village" et de les remplacer par le mot "municipalité".

(Le comité vote sur l'amendement de M. Lancaster, et cet amendement est rejeté par 61 voix contre 27.)

(L'article amendé est adopté.)

M. CONMEE : Avant que le bill soit rapporté, je désire faire remarquer que le paragraphe 2 de l'article 22 du bill, tel qu'imprimé en premier lieu, a été omis en second lieu. Voici ce que disait ce paragraphe :

Nonobstant toute disposition de ce bill, la commission, en déterminant ses conditions de compensation pour l'obtention de ce raccordement ou de cette communication, ne prendra en considération aucun contrat, bail ou arrangement quelconque qui serait maintenant ou par la suite en vigueur.

M. EMMERSON : Vous trouverez cela à l'article 17 du bill réimprimé.

M. STAPLES : J'ai l'honneur de proposer de reconsidérer l'article 29 pour y ajouter l'amendement qui suit. L'objet de cet article est de donner à une province le droit de prendre des terrains par voie d'expropriation. Permettez-moi d'exposer brièvement les circonstances et les conditions qui ont donné lieu à la nécessité de proposer cet amendement. Dans le cours de la session de la législature de la province du Manitoba en 1905, le gouvernement reçut plusieurs demandes de la part de diverses compagnies, de construire, exploiter et contrôler les lignes de téléphone dans le Manitoba. Ces pétitions furent renvoyées à un comité et ce dernier recommanda au Gouvernement de n'accorder aucune des chartes demandées sans avoir au préalable fait une enquête sérieuse sur tout le système téléphonique au Manitoba. Se conformant à cette recommandation, le Gouvernement nomma un comité qui fut chargé de faire une enquête et un rapport. Ce comité entendit les témoignages d'environ vingt-quatre témoins parmi les-

M. LANCASTER.

quels se trouvaient les fonctionnaires des diverses compagnies de téléphone. Il fit de plus une inspection des différents réseaux dans et en dehors de la province. Ce comité se transporta aux villes de Port-Arthur et de Fort-William et de Grand-Rapids, et à diverses autres villes et cités du sud, et fit ensuite les recommandations qui suivent :

1. Résolu que le téléphone est d'une telle utilité publique qu'il devrait être possédé et exploité comme entreprise de l'Etat afin de desservir la population dans son ensemble et de permettre à toute personne de jouir au prix coûtant des avantages qu'il offre.

2. Résolu, que le tarif présentement exigé pour le service de téléphone est exorbitant et qu'une réduction considérable pourrait être opérée, surtout si le service était fourni aux abonnés au prix coûtant.

3. Résolu, qu'il est désirable que le gouvernement du Manitoba construise des lignes à grandes distances et exploite ces lignes, soit lui-même soit sous la direction d'une commission.

4. Résolu, qu'il serait préférable que les réseaux provinciaux fussent la propriété des municipalités.

5. Résolu, qu'il est désirable et opportun...

Voici le point que je veux faire ressortir :

...de faire disparaître tout doute quant à l'autorité et au pouvoir de l'assemblée législative du Manitoba et des autorités municipales, lorsqu'elles y sont régulièrement autorisées, de prendre par voie d'expropriation tout réseau de téléphone dans la province du Manitoba sans s'occuper si la constitution en corporation de cette compagnie relève de l'autorité du parlement du Canada ou de celle de l'assemblée législative de la province du Manitoba, et que demande soit faite au gouvernement fédéral et au parlement du Canada d'écartier ces doutes et de conférer ces pouvoirs.

Or, monsieur l'Orateur, le gouvernement du Manitoba, fort de cette recommandation, prépara un mémoire qu'il transmit à ce gouvernement, demandant à ce dernier de rendre une loi qui ferait disparaître tous les doutes à cet égard. Ce mémoire fut envoyé au gouvernement fédéral vers le commencement de la présente session. Il n'avait pas reçu la considération que l'honorable député de Marquette (M. W. J. Roche) et quelques autres députés de la province du Manitoba croyaient qu'il méritait, de sorte que l'honorable député demanda au premier ministre sir Wilfrid Laurier) ce qu'il avait intention de faire à ce sujet. Le premier ministre répondit qu'il y avait quelques doutes quant à la juridiction de ce parlement, et déclara qu'il consulterait le ministre de la Justice pour savoir si ce parlement avait juridiction en la matière. Comme rien ne se faisait, la question fut de nouveau posée—jusqu'à présent, rien n'a été fait. Afin de répondre aux désirs de la population du Manitoba, l'honorable député de Marquette présenta un bill (n° 169) à ce sujet. Mais comme il a été obligé d'attendre la réponse du Gouvernement aux questions qu'il avait posées, son bill a été présenté si tard, et se trouve ins-

crit si loin sur le feuilleton qu'il est impossible d'y arriver pendant cette session. Par conséquent, afin de mettre le gouvernement du Manitoba en état de répondre aux vœux de cette province—car la population du Manitoba est unanime sur cette question—cet amendement a été proposé parce que c'est la seule action qu'il soit possible de prendre dans les circonstances.

Je dois dire que le gouvernement du Manitoba a fait une enquête sérieuse sur les systèmes de téléphone dans cette province. Il a consulté non seulement le peuple de la province mais aussi les corporations en dehors de la province, et il en est venu à la conclusion que les intérêts, matériaux et sociaux de la population seraient mieux servis si le Gouvernement établissait un réseau de téléphone à grande distance et si les municipalités se chargeaient des réseaux locaux. Pour arriver avec le moins de frais possible, il a besoin de l'autorisation de ce Parlement dans le cas où il existerait quelque doute quant à sa propre autorité absolue—en l'espèce—de prendre par voie d'expropriation quelque réseau de téléphone aujourd'hui en service au Manitoba. C'est la seule manière dont nous puissions espérer obtenir l'autorisation législative que désire la province. Le gouvernement provincial est prêt, aussitôt qu'il aura été parfaitement établi qu'il peut exproprier, à donner au peuple de cette province un système de téléphone au prix coûtant. J'en appelle donc au jugement de ce comité et lui demande de laisser passer cet amendement afin de répondre aux désirs du peuple du Manitoba.

Je n'ai pas intention de parler plus longtemps sur le sujet. Je crois avoir exposé les faits clairement. Je pourrais sans doute employer de plus forts arguments en faveur de l'amendement et traiter davantage le sujet. Je suis convaincu que les honorables députés des deux côtés de la Chambre admettront que s'il y avait une juste répartition du temps alloué aux différents membres de cette Chambre, j'aurais beaucoup de temps à mon crédit. Cependant je ne veux pas me prévaloir de mon privilège même si je l'avais. Ayant donc exposé les faits d'une manière concise, je laisse l'amendement aux mains du comité. L'amendement tombera sous le coup du paragraphe a) ou du paragraphe b) de l'article 29, et se lit comme suit :

1. Le gouvernement de toute province du Canada, lorsqu'il sera autorisé par la législature de cette province, pourra acheter ou prendre par voie d'expropriation, de toute personne ou corporation possédant quelque intérêt dans un système de téléphone établi dans ou en partie dans les limites de ladite province, l'intérêt possédé en totalité ou en partie par telle personne ou telle corporation dans ledit système de téléphone ou dans une partie quelconque de ce système, en tant qu'il soit situé dans les limites de ladite province ; et pour les fins du présent article le mot "système" comprendra les terrains, l'outillage, les fournitures, bâti-

ments, usines, droits, concessions, servitudes, actif et biens de toute sorte possédés, tenus ou employés pour les fins de ce système de téléphone ou pour son service.

2. Le prix à payer par ledit gouvernement auxdites personne ou corporation pour les biens ainsi achetés ou pris par voie d'expropriation pourra être déterminé par convention entre les parties ; mais s'il n'est pas ainsi fixé il sera déterminé en la manière et selon la procédure établie sous l'empire de toute loi d'expropriation actuellement en vigueur ou qui le sera selon les besoins dans cette province.

3. La législature de toute telle province peut déléguer à toute municipalité dans ladite province, les mêmes pouvoirs d'achat ou d'expropriation à l'égard de tout système de téléphone ou des biens en dépendant, dans les limites de son territoire, que ceux par la présente loi conférés au gouvernement de ladite province lorsqu'il sera autorisé par une loi de ladite législation.

5. Nonobstant les dispositions du chapitre 67 des statuts de 1880, constituant en corporation la compagnie canadienne de téléphone Bell, ou toute loi la modifiant, les biens et les opérations de ladite compagnie, situés dans les limites de toute province du Canada, y compris les terrains, l'outillage, les poteaux, fils, fournitures, bâtiments, usines, droits, concessions, servitudes, actif et appareils de toute sorte et de toute nature, seront dans la mesure énoncée au présent article, subordonnés à la juridiction législative de la législature de cette province.

M. W. F. MACLEAN : Cet amendement est probablement le plus significatif de toutes les propositions de prise de possession publique qui aient jamais été faites dans cette Chambre. Cet amendement propose de donner à toute province de ce Dominion le pouvoir de prendre le service du téléphone dans cette province. La prise de possession des téléphones par l'Etat n'est pas une chose nouvelle. On a adopté cela avec succès dans la Grande-Bretagne, et il se fait actuellement des arrangements aux termes desquels le système tout entier du téléphone du Royaume-Uni a été rattaché au ministère des Postes. Le peuple de ce pays a étudié les deux systèmes il les a vus fonctionner, il a décidé que le système du téléphone du Royaume-Uni devait être en la possession et sous le contrôle du peuple de ce pays, et qu'aucune compagnie particulière ne lui ferait concurrence.

Sur tout le continent européen, l'Etat possède les divers systèmes de téléphone. J'ai lu dans cette Chambre, au cours de la présente session, un exposé de l'expérience de la Suisse comme propriétaire des téléphones par l'Etat, et ce pays est un pays modèle sous un bon nombre de rapports. Dans tous ces pays, en Suisse, en Norvège, en Suède, au Danemark, il se fait un service de téléphone bien supérieur à celui que nous avons en Amérique et à bien meilleur marché. Voilà en peu de mots l'expérience en Europe. Dans notre pays nous avons essayé le système de la possession publique

des téléphones dans les municipalités de Port-Arthur et de Fort-William, et la chose y a parfaitement réussi. La compagnie Bell ne peut faire aucune concurrence aux téléphones municipaux de ces deux villes. Un bon nombre de plus petites localités ont essayé la même chose, et dans chacune d'elles le téléphone appartenant au public a parfaitement réussi, le prix a été réduit et le système étendu autant qu'il a été possible de le faire.

Maintenant le peuple de notre pays est en faveur de la possession par le public. Nous, dans la province d'Ontario—et la vogue se répand pas tout le pays—avons décidé d'adopter le principe de la possession par le public à la distribution de la force hydraulique des chutes de Niagara. Dans le présent cas, voici la province du Manitoba, dans l'ouest, qui vient à ce parlement, pour demander tout simplement le privilège d'appliquer le principe de la possession publique au système de téléphone de l'Ouest ; elle dit qu'elle croit pouvoir donner aux cultivateurs de l'Ouest, à ceux qui vivent dans les prairies aussi bien qu'à ceux qui vivent dans les villes et les villages, un bien meilleur système de téléphone que n'en peut donner une compagnie particulière, et elle demande à cette Chambre de l'autoriser. Naturellement on peut nous objecter la rengaine que c'est une confiscation, et je m'attends à ce qu'on présente cet argument. Eh bien, tout ce que je peux dire, c'est que si c'est une confiscation c'est un principe qui est depuis longtemps accepté, et c'est ce même principe qui a guidé le parlement de la Grande-Bretagne lorsqu'il s'est emparé du système du téléphone dans ce pays. Il y a une disposition relative à l'arbitrage pour déterminer la valeur des réseaux indépendants de téléphone. Il ne peut y avoir aucune confiscation lorsque l'on permet l'arbitrage, ainsi qu'il est pourvu dans ce bill. Voilà le principe de la possession par le public appliqué dans ce pays d'une manière pratique.

Pas de dépenses pour le Dominion sous aucun rapport. L'une des provinces se charge de toute la responsabilité financière pour appliquer ce principe à une partie du Dominion, et si cela réussit dans cette partie, cela réussira dans tout le Dominion, et le problème du téléphone, qui menace de se compliquer davantage trouvera sa solution par le fait que les provinces au lieu du Dominion l'auront abordé et résolu. Si le réseau téléphonique doit devenir la propriété du public, j'aime autant qu'il appartienne aux provinces et aux municipalités, et celles-ci peuvent également pourvoir aux réseaux à longue distance. S'il en est ainsi, il n'y a pas de raison pour que le parlement fédéral s'abtienne de donner aux diverses provinces du Dominion l'occasion d'appliquer le principe en vertu duquel le public serait propriétaire du réseau téléphonique, surtout pour la

M. W. F. MACLEAN.

raison invoquée, savoir : qu'il est prêt à payer la pleine valeur, constatée par des arbitres, de tout l'outillage livré et en considération du fait qu'il s'engage de plus à donner à tous les citoyens de la province un service téléphonique beaucoup moins coûteux que celui qui est actuellement fourni par les compagnies particulières.

M. STOCKTON : Je voudrais demander s'il existe au Manitoba ou dans toute autre province du Dominion, une loi prohibant la constitution légale de compagnies de téléphone pour ces provinces. La province du Manitoba peut constituer légalement une compagnie dont le réseau couvrira cette province de téléphones si elle le désire. Pourquoi exigerait-elle le pouvoir d'exproprier une partie du réseau téléphonique de la compagnie Bell et détruirait-elle, par ce moyen, le réseau existant ? Cela détruirait le réseau entre l'est et l'ouest. Est-ce que cela serait juste ? Mon honorable ami lui a proposé l'amendement et mon honorable ami devant moi (M. W. F. Maclean) qui a parlé en sa faveur, ont oublié que dans de telles circonstances vous expropriez un tronçon du réseau et que, par ce moyen, vous détruiriez tout le réseau. Si la province du Manitoba, ou toute autre province, veut avoir un réseau téléphonique sous sa direction, elle a maintenant le pouvoir législatif nécessaire pour en arriver là ; elle a le pouvoir législatif de donner à toutes les villes dans ses limites le droit d'avoir un réseau téléphonique appartenant à la municipalité et sous sa direction. Pourquoi alors nous demander de transporter la direction de ce réseau téléphonique à la province du Manitoba, et lui donner le pouvoir de l'exproprier dans le but de le livrer aux municipalités ou aux villes de cette province ? J'aimerais à connaître là-dessus l'opinion de mon honorable ami le ministre de la Justice, au point de vue politique et au point de vue légal. N'est-il pas vrai que les diverses provinces ont le droit de constituer légalement des compagnies de téléphone devant fonctionner dans les limites de ces provinces ? Et s'il en est ainsi, ne leur est-il pas loisible de donner aux villes et aux municipalités le droit de faire en sorte que ces téléphones soient la propriété des municipalités, ou même de la province, si cela est nécessaire.

M. AYLESWORTH : Je n'ai pas l'intention d'exprimer une opinion sur la question du collectivisme. Je ne crois pas que ce soit là une question pratique en ce pays, et je crois qu'il s'écoulera beaucoup de temps avant que cela soit à l'ordre du jour, notwithstanding l'agitation faite par l'honorable député d'York-sud (M. W. F. Maclean). Mais pour ce qui concerne la question soumise au comité par cet amendement, tout ce que j'ai à dire c'est qu'il serait tout aussi peu dispendieux, pour la province de Manitoba ou pour toute municipalité dans la province du

Manitoba, de construire sa propre ligne que d'en acheter une déjà construite.

Je présume qu'elle ne peut espérer avoir la possession et le titre de la propriété d'une compagnie sans payer la valeur de cette propriété; et le réseau étant en exploitation, l'on serait porté à supposer que cette propriété vaut au moins le prix de revient. Mais pour ce qui concerne cette proposition, il est évident qu'elle demande au Parlement de déclarer qu'un ouvrage que la loi a déclaré être d'un avantage général pour le Canada, devra, en partie, être livré à la juridiction législative de l'une des provinces du Dominion. Naturellement, c'est là une proposition directe à l'effet que le Parlement devrait conférer à l'une des législatures provinciales une partie de la juridiction législative à lui conférée par l'Acte de l'Amérique britannique du Nord. L'acte de l'Amérique britannique du Nord a donné au Parlement du Canada la juridiction législative sur toutes les compagnies dont les entreprises ont été, par ce Parlement, déclarées être pour l'avantage général du Canada. La compagnie de téléphone Bell est l'une de ces compagnies. En conséquence, ce Parlement a actuellement l'exclusive juridiction législative sur les affaires de la compagnie de téléphone Bell, et l'on propose que le Parlement déclare qu'il ne possède plus cette juridiction législative, mais que l'une des provinces du Dominion la possède. Si, de son propre mouvement, le Parlement peut se dessaisir de cette partie de sa juridiction législative, je ne vois aucune raison pour qu'il ne puisse pas également, de son propre mouvement, se dessaisir du droit de légiférer au sujet du commerce, ou de tout autre droit qui, en vertu de l'Acte de l'Amérique britannique du Nord, a été conféré à ce Parlement en ce qui concerne sa juridiction législative. S'il peut se dessaisir d'une partie, il peut se dessaisir d'une autre partie, jusqu'à ce qu'il se soit dessaisi du tout. Je crois que c'est absurde. C'est mon humble opinion que si une loi semblable était adoptée par la Chambre et par le Sénat et si elle recevait l'assentiment du gouverneur général, elle serait promptement désavouée en Angleterre. Il me semble que cette législation serait tout à fait en dehors des pouvoirs de ce Parlement, mais en ce qui concerne la question générale de l'opportunité de cette législation, les remarques de l'honorable préopinant semblent être parfaitement justes. Une autorité compétente, savoir: le parlement fédéral, a déclaré que l'entreprise de la compagnie de téléphone Bell est une entreprise pour l'avantage général du Canada. Je ne vois aucune différence en principe entre les travaux et la propriété de la compagnie de téléphone Bell et les travaux et la propriété de la compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien. Si l'une des provinces à travers lesquelles passent les lignes de la compagnie de téléphone Bell ou les lignes du chemin de fer Pacifique-Can-

dien demandait au parlement fédéral de prendre toute la partie des travaux de l'une ou de l'autre compagnie qui se trouve sur le territoire de cette province et de livrer cette partie au pouvoir législatif et à la juridiction de cette province, il me semble que le Parlement n'aurait qu'une même réponse à donner à l'une ou à l'autre de ces propositions.

M. W. F. MACLEAN: Je veux démontrer pourquoi la province demande ce pouvoir. Ceci est considéré comme étant ce qu'on appelle un monopole naturel, et vous devriez diriger tout le service et non une seule partie. La province du Manitoba, en se lançant dans cette affaire—et c'est apparemment ce qu'elle va être forcée de faire—veut créer un monopole de tout le service téléphonique, le consolider, établir un réseau universel pour toute la province et elle a demandé cet amendement afin d'obtenir ce pouvoir.

Je ne prétends pas que mon opinion en fait de droit constitutionnel soit aussi autorisée que celle de l'honorable ministre de la Justice, mais je n'accepte pas la déclaration qu'il a faite ici aujourd'hui au sujet de l'aspect constitutionnel de la question. Lorsque la province du Manitoba a demandé cet amendement, elle a examiné la question avec beaucoup de soin, et je crois que la déclaration faite ici aujourd'hui est tout simplement une subtilité technique employée pour combattre la grande proposition économique préconisée aujourd'hui dans toute l'étendue du pays. Nous avons en aujourd'hui la déclaration de l'honorable ministre de la Justice, représentant le Gouvernement, et cette déclaration est à l'effet qu'il espère qu'il s'écoulera beaucoup de temps avant que le collectivisme soit établi en ce pays. Cette déclaration peut être approuvée dans diverses parties du pays, mais s'il y a un fait significatif en Amérique aujourd'hui, c'est la propagation de ce principe du collectivisme en opposition à tous les abus des syndicats et des corporations qui se sont développés en Amérique depuis 25 ou 30 ans. Ces abus des corporations sont devenus les grands crimes du jour, et ils existent parce qu'il y a des gens dans la vie publique qui font la même déclaration et la même profession de foi que l'honorable ministre de la Justice, lequel déclare que le collectivisme ne lui inspire aucune confiance. Cette opinion peut être celle de l'honorable ministre, mais le peuple d'Ontario et le peuple d'York-nord est fortement en faveur du principe du collectivisme. Ce principe peut être réprouvé aujourd'hui en cette Chambre au moyen d'une argutie, mais c'est un principe dont le triomphe est assuré, et qui triomphera même dans le cas spécial qui nous occupe. Je suis convaincu que la province du Manitoba établira un réseau à elle, qui deviendra un rival de la compagnie de téléphone Bell, et avant longtemps, la compagnie de téléphone Bell sera

bien aise de conclure un arrangement avec la province.

M. AYLESWORTH : Je n'ai exprimé aucun espoir au sujet du jour où le collectivisme pourra devenir une question pratique. Ce que j'ai exprimé, c'est ma propre opinion.

M. LANCASTER : La question n'a pas reçu de la part du Gouvernement toute l'attention qu'elle mérite, et c'est pour cela que je prends la parole. L'honorable député qui a introduit cet amendement a droit à un peu plus de considération qu'il n'en reçoit de la part du Gouvernement. Il ne faut pas que la question soit mise de côté aussi cavalièrement que l'on cherche à le faire dans cette Chambre cet après-midi. Je ne prétends pas savoir si le pays est ou non mûr pour le collectivisme en ce qui concerne le téléphone, mais je prétends que si ces gens d'Ontario jugent à propos d'acheter des lignes téléphoniques, ce qu'il font là n'est pas aussi criminel qu'on pourrait se le figurer, à en juger par la déclaration de l'honorable ministre de la Justice au sujet de la portée de cet amendement. L'amendement n'est pas limité à la province du Manitoba, mais c'est une législation qui mérite notre approbation en ce sens du moins qu'elle s'applique à tout le Dominion. Elle décrète que

Le gouvernement de toute province du Canada, lorsqu'il y sera autorisé par la législature de la province, peut acheter ou prendre par voie d'expropriation...

Tout réseau téléphonique. Il faut que la législature de la province se déclare en faveur de l'expropriation que l'on veut faire, et le Gouvernement exproprie parce que la législature s'est prononcée dans ce sens.

De sorte que ce serait la volonté du peuple. Il n'y aurait rien là de bien insensé. Cela serait appuyé sur la volonté du peuple de la province. La législature décréterait solennellement et de propos délibéré que cette expropriation doit avoir lieu. Si elle juge à propos de faire cela, sachant que par ce moyen elle détruit un grand réseau, comme l'a dit l'honorable député de la ville et du comté de Saint-Jean (M. Stockton), un réseau s'étendant sur tout le Dominion, comme il l'a dit, brisant l'un des anneaux de la chaîne et détruisant toute la chaîne, il lui faudra payer pour toute la chaîne. Mais il n'y a là rien de bien injuste. Cela ne serait pas plus injuste que de voir la compagnie de téléphone Bell prendre le terrain de quelque pauvre cultivateur. S'il y avait des dommages, la compagnie de téléphone Bell recevrait la compensation à laquelle elle a droit en vertu de cet amendement. Cependant, le ministre de la Justice dit que cela constituerait une injustice et un tort. Nous constaterons que certains honorables députés disent que l'amendement est *ultra vires*. Il y a à peine quelques instants nous avons adopté un article qui est beaucoup plus *ultra vires* que ce bill. Nous avons, de

propos délibéré, entrepris de déclarer que la direction des grandes routes municipales ne restera pas sous la juridiction des provinces, bien que l'acte de l'Amérique britannique du Nord décrète qu'elles seront sous la juridiction des provinces. Nous avons entrepris, pour ce qui concerne cette même compagnie de téléphone Bell, de dire que nous empiéterons sur les grandes routes municipales des diverses provinces, et il est beaucoup plus *ultra vires* de faire cela que de déclarer que la compagnie peut être expropriée par une province qui consent à payer le plein prix et les dommages causés par cette expropriation. Apparemment, si la compagnie de téléphone Bell ou toute autre grande compagnie, veut frustrer le peuple de ses droits, une proposition de ce genre est considérée comme *ultra vires*; mais si elle veut causer du tort au peuple sous d'autres rapports, les restrictions imposées au parlement fédéral par l'acte de l'Amérique britannique du Nord ne sont plus un obstacle. L'acte de l'Amérique britannique du Nord doit servir de diverses manières en ce qui concerne les droits des provinces. Une mesure qui est *ultra vires* sera prise si cela fait l'affaire de la corporation, mais si cela n'est pas conforme à ses intérêts, alors on dit: Non, nous nous en tenons aux principes des droits provinciaux. La conséquence en est que le peuple n'a plus le moindre respect pour cette question des droits provinciaux comparés aux droits fédéraux. Je ne suis pas prêt à dire que cet amendement est parfait. Je ne suis pas prêt à dire qu'il ne pourrait pas être mieux rédigé qu'il ne l'est, mais je suis prêt à dire que cette question est plus sérieuse que le ministre de la Justice parlant au nom du Gouvernement, et que le Gouvernement lui-même ne semble croire. La province du Manitoba, avant que ce bill puisse entrer en vigueur, devra obtenir le consentement de la législature de la province à cette expropriation, ce qui veut dire qu'il faudra que cela soit fait par la volonté du peuple. Il est très beau de dire que, dans l'opinion de quelqu'un, le Dominion en général ne sera jamais en faveur du collectivisme appliqué aux réseaux téléphoniques. Je sais que dans la partie du pays que j'habite le désir de voir adopter la nationalisation des téléphones augmente de plus en plus, et que les gens commencent à croire que les services postaux et téléphoniques devraient être réunis et dirigés par la même autorité. Pour ma part, je ne puis voir—je dis ceci au risque de faire rire de moi par certains membres de la droite—aucune distinction entre eux, pas plus qu'entre le transport des marchandises et le service des messageries.

Nous en sommes arrivés à la conclusion que les compagnies de messageries doivent être contrôlées, tout comme les compagnies de chemins de fer, pour tout ce qui touche aux tarifs. On considère que la seule différence est que le prix du transport des mar-

chandises dans les fourgons ordinaires est moins élevé, et que le transport par les messageries est plus rapide, mais les effets sont transportés dans l'un et dans l'autre cas, et pour cette raison nous considérons que l'un et l'autre devraient relever de la commission des chemins de fer. Si l'on prétend que le service des postes ne doit pas être fait sous la direction du Gouvernement, alors on a raison de vouloir en exempter le téléphone; mais si l'on dit que le service postal, qui envoie des messages lentement, doit être dirigé par le Gouvernement et que le téléphone qui envoie des messages plus rapidement, ne doit pas l'être, je ne puis voir en quoi consiste la force de cet argument. Je crois que nous aurions tort de dire que le public ne doit pas du tout intervenir et qu'il ne devrait pas y avoir collectivisme en ce qui concerne le téléphone, lorsque nous constatons que l'une des provinces les plus progressives et les plus modernisées du Dominion obtient la sanction du parlement fédéral pour acheter un réseau téléphonique chez elle lorsqu'elle jugera à propos d'en acheter un. La position est celle-ci: L'une des provinces qui s'est emparée d'une certaine partie des travaux d'une corporation que le parlement fédéral a jugé à propos de constituer légalement il y a quelques années en vertu d'une charte spéciale, aura la permission d'acheter la partie de la ligne située dans cette province, pourvu que la province paye pleine et entière compensation pour tous les torts causés à cette corporation ou compagnie dont elle acquiert la franchise par voie d'expropriation. Le parlement fédéral fait la même chose. Ce n'est pas une chose si horrible après tout, car le Gouvernement, par voie d'expropriation, dépossède un homme de sa manufacture pour l'Intercolonial, et le Parlement autorise toute compagnie de chemin de fer de télégraphe, de téléphone, etc., à s'emparer, malgré les gens, des plus belles propriétés, et parfois d'une propriété que, pour des raisons de sentiments, le propriétaire ne voudrait pas céder pour dix fois le prix de sa valeur. Mais, dit-on: Vous n'avez pas à vous plaindre; on vous paie tous les dommages et ceci n'est pas considéré comme étant une confiscation. Mais s'il s'agit d'une corporation qui doit son existence et sa force dans le pays au fait qu'elle a eu le droit d'exproprier et de faire un usage particulier des droits publics, de passer sur les rues publiques et d'exproprier contre la volonté des gens, et de prendre tout le terrain à sa convenance en vertu de ses privilèges spéciaux; s'il s'agit de la déposséder à son tour par voie d'expropriation dans l'intérêt de tout le peuple en général, je crois que nous avons droit à d'autres remarques que la simple opinion que nos gens ne sont pas encore mûrs pour le collectivisme et il me semble que la Chambre devrait se former en comité sur cet amendement afin de lui donner la forme qui lui convient s'il laisse encore à désirer sous ce rapport.

M. R. L. BORDEN: L'étude de cet article, à mon avis, n'entraîne pas nécessairement de débat sur la question de l'acquisition des lignes téléphoniques par l'Etat. Je ne saurais me ranger à l'avis du ministre de la Justice (M. Aylesworth), et il est bien possible que, de notre vivant même, l'avenir donne le démenti à ses prophéties à cet égard. Cette proposition a au moins, le mérite de la nouveauté. Le ministre de la Justice pense que le fait de conférer ce droit à une chambre législative provinciale constituerait presque une confiscation. Pareille thèse, à mon avis, n'est guère soutenable, car advenant qu'on enlève un chaînon de cette ligne téléphonique, il en découlerait une double conséquence qu'il importe de noter ici: d'abord, il faudrait accorder ample compensation à la compagnie téléphonique Bell, non seulement pour le coût de cette ligne, mais pour l'indemniser de la perte de sa clientèle; en deuxième lieu, cette compagnie pourrait construire, au Manitoba, une autre ligne directe, en se servant des pouvoirs qu'elle possède déjà. Indépendamment de ces considérations, le ministre de la Justice nous donne à entendre qu'en pareille matière, le Parlement n'aurait pas juridiction. J'en conviens, la chose peut prêter à de graves doutes. Seulement, je tiens à faire une observation à cet égard: à mon avis, le principe consacré dans cette disposition législative ne va pas plus loin que le principe approuvé et invoqué par le ministre de la Justice lui-même, et consacré dans un projet de loi ministériel dont la Chambre est actuellement saisie, et où il est décrété que l'exécution de certains travaux, le dimanche, est un acte criminel, sauf dans la mesure où les chambres législatives provinciales le décrètent. Pourquoi l'article en discussion constituerait-il une délégation de pouvoir plus étendue que celle contenue dans la loi que je viens de citer? En fait, à l'égard de cette délégation de pouvoir, le Parlement fédéral a souvent délégué et délègue encore à l'exécutif et aux chefs des divers ministères le pouvoir d'exproprier; et en outre, dans la loi du cens électoral adoptée il y a quatre ans, il a délégué aux provinces le droit de prescrire sur le cens servant de base à l'élection des députés au parlement fédéral, jusqu'à révocation de ce pouvoir. Le simple fait de déléguer ce pouvoir d'expropriation à un ministère ou à une compagnie de chemin de fer, ou à un membre d'un gouvernement provincial ou aux chambres législatives provinciales ne constitue pas de la part du Parlement une abdication de ses pouvoirs à perpétuité. Il s'agit simplement de la délégation d'un pouvoir qu'il peut révoquer, à son gré et voilà à quoi se résume la question, en dernière analyse. Quant à la question de droit constitutionnel, je ne me prononce qu'avec un certain sentiment de défiance et en toute déférence pour l'opinion exprimée par le ministre de la Justice (M. Aylesworth); seulement, je dois le déclarer,

au point de vue du droit constitutionnel, il n'y a guère de dissimilitude à mes yeux, entre le fait de conférer un pouvoir au ministre des Travaux publics du Canada relativement à l'expropriation de certains terrains ou de certains biens ou de certains travaux et le fait de conférer un pouvoir similaire au ministre des travaux publics de la province du Manitoba. Il peut exister de graves raisons d'intérêt public qui nous autoriseraient à conférer un pouvoir de cette nature à un membre du gouvernement fédéral, et qui nous interdiraient de déléguer pareil pouvoir à un membre du gouvernement de cette province ; mais il ne s'agit pas de cela pour le moment ; car je ne m'intéresse ici qu'à la question de droit constitutionnel, et bien que, j'en conviens, la chose puisse prêter au doute, on ne saurait nier que nous sommes déjà allés aussi loin en ce sens dans certaines loi adoptées par le parlement fédéral.

Le gouvernement impérial, je le sais de source certaine, a déjà invoqué les pouvoirs d'expropriation dont est revêtu le ministre de la Milice ou le ministre des Travaux publics, au Canada, dans le but de faire l'expropriation de certains terrains à Halifax afin d'édifier certains travaux de défense ; et en principe, il n'y a guère de dissimilitude entre le fait de conférer ces pouvoirs au gouvernement impérial ou de coopérer avec ce gouvernement, par l'exercice de nos propres pouvoirs et l'adoption de la proposition contenue dans la mesure en discussion. Le ministre de la Milice (sir Frederick Borden) se le rappelle sans doute, il y a environ six ans, le gouvernement impérial voulut acheter certains terrains sur l'île McNab ; or, ne pouvant s'entendre avec les propriétaires à l'égard du prix à payer, il invoqua les pouvoirs du gouvernement fédéral, en s'autorisant d'un article de la loi de milice ; ce terrain fut exproprié, sous l'empire d'un article de la loi de la milice, par le bureau de la guerre de la Grande-Bretagne. Le transfert de ce terrain s'effectua et la cour de l'échiquier ayant été saisie de la question, elle se prononça sur l'indemnité à verser. Le principe invoqué, dans cette circonstance, ne diffère guère, à mon avis, de celui qu'on invoque ici ou qu'on veut consacrer dans la proposition formulée par le gouvernement du Manitoba. Il est fâcheux que la Chambre ait été saisie de cette proposition, à une heure si tardive de la session. C'est une question qui demande mûre délibération de la part du Parlement, avant qu'il puisse prendre une décision. Le député de Marquette (M. W. J. Roche) a présenté un bill auquel on a fait allusion cette après-midi, et comme le premier ministre a exprimé l'avis qu'avant de délibérer cette mesure, il importe d'obtenir l'opinion des jurisconsultes de l'Etat, l'étude de ce bill a été suspendue. Il est possible, à tout événement, que cette mesure n'eût pas abouti, et que la Chambre l'eût rejetée.

M. R. L. BORDEN.

C'est là une question que le Parlement doit mûrement délibérer ; car, au milieu de ces conflits de juridiction entre le parlement fédéral et les chambres provinciales, il est possible qu'il devienne nécessaire d'invoquer ce pouvoir, si le Parlement en est réellement revêtu ; et, pour mon propre compte, que ce pouvoir existe, oui ou non, je dois le déclarer, on ne saurait guère établir de distinction entre la proposition qui nous est soumise et l'attitude adoptée, à maintes reprises, par ce Parlement lui-même.

(L'amendement de M. Staples est rejeté.)

(Il est fait rapport sur le bill.)

M. EMMERSON propose la 3e lecture du bill.

M. W. F. MACLEAN : Monsieur l'Orateur, je désire proposer un amendement à la motion se rattachant à la troisième délibération du bill. Je ne veux pas discuter longuement la question. Je tiens plutôt à ce que la Chambre aille aux avis sur la question que je propose. Voici le texte de mon amendement :

Que ledit bill ne subisse pas maintenant l'épreuve de sa troisième lecture, mais qu'il soit renvoyé au comité général de la Chambre en vue de l'insertion de l'article additionnel que voici :

L'article 264 de la loi des chemins de fer, de 1903, est amendé par l'addition de la disposition suivante :

Les prix établis dans tout tarif régulateur, pour le transport des voyageurs ne dépasseront pas deux centins le mille.

J'ai saisi la Chambre d'un bill dont je suis l'auteur sur cette question-là même, mais n'ayant pas réussi à le faire adopter, je saisis l'occasion qui se présente pour proposer cet amendement à la loi des chemins de fer. Voici brièvement les raisons que j'ai à faire valoir, à l'appui de ma proposition : la commission des chemins de fer n'a pas le temps voulu pour étudier la question de réglementation des prix pour le transport des voyageurs ; en outre, le Parlement est le corps qui peut le plus facilement légiférer sur une question de cette simplicité ; enfin, les compagnies de chemins de fer au pays réalisant tant de bénéfices de leur exploitation, qu'elles peuvent facilement transporter les voyageurs à deux centins le mille. Voilà un demi-siècle qu'on n'a pas abaissé le prix de transport des voyageurs sur les voies ferrées, au Canada. Sur certains chemins de fer, on exige trois centins, le mille, et sur quelques autres voies ferrées, quatre centins le mille. La compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique qui exige quatre centins le mille dans l'Ouest, a réalisé l'année dernière, plus de \$60,000,000 de recettes ; elle possède d'immenses réserves de terres, qui prennent une valeur énorme, et elle pourrait fort bien transporter les voyageurs, pour deux centins le mille. J'ai présenté

cette proposition à la Chambre sous une double forme? D'abord, j'aurais désiré établir un tarif par zones. Je voulais fixer le taux à deux centins pour le Canada oriental et un taux plus élevé dans l'Ouest; mais cette proposition n'a pas rallié les suffrages des députés qui s'opposaient au taux de deux centins le mille; et maintenant je soumetts un amendement tendant à généraliser le taux de deux centins. Aux Etats-Unis, la plupart des compagnies de chemins de fer effectuent le transport, moyennant deux centins le mille, et elles constatent que leur exploitation est lucrative. Afin de montrer toute la puissance de l'agitation en faveur de ce prix de transport, je ferai observer que la semaine dernière, la Chambre des représentants a été saisie d'un bill tendant à obliger les compagnies de chemins de fer qui vendent des livrets de billets de chemins de fer pour 1,000 milles, à les vendre à deux centins le mille, et on affirme qu'il se vend 50,000 de ces livres de billets par mois, à deux centins le mille; mais le bill contient une peine, l'acheteur de chaque livret étant obligé de faire un dépôt de \$10 qu'on lui rembourse s'il remet le livre. Outre les lignes où l'on vend ces livrets, il y a aussi d'importants réseaux qui transportent les voyageurs, pour deux centins le mille. Le prix de deux centins est en vogue dans les états de New-York, du Michigan et sur le "Main Central" et nombre d'autres réseaux.

M. EMMERSON : Ce taux n'est pas en vogue sur tout le parcours du "Main Central" ni dans toute l'étendue du Michigan.

M. W. F. MACLEAN : Il y a un réseau très important qui a établi, de son propre mouvement, le taux de deux centins, et le gérant général affirmait dernièrement que cette réforme a donné le plus complet succès. Je tiens à lire un extrait que j'emprunte au discours prononcé par M. Sulzer, la semaine dernière, au congrès des Etats-Unis :

A mon avis, le bill dont le greffier vient de donner lecture, s'il devient loi, fera cesser d'une manière définitive, une pratique en vogue parmi les compagnies de chemins de fer qui exigent de ceux qui achètent des livrets de tickets de chemins de fer un prix de transport supérieur, par mille, au prix réel; et le bill prescrit que le prix réel ne sera jamais supérieur au taux de deux centins le mille. Ce prix, la compagnie peut l'abaisser à son gré. Ces compagnies de chemins de fer, il me semble, y gagneraient, au point de vue des affaires, à vendre ces livrets de billets, conformément aux dispositions du bill à l'étude. La statistique des chemins de fer de ce pays démontre d'une façon concluante que, sur les grandes lignes-mères, un prix de transport de deux centins, le mille, les rémunère suffisamment et nulle compagnie de chemins de fer, au pays, faisant son exploitation commerciale d'un état à l'autre, ne devrait être autorisée à exiger des voyageurs plus de deux centins le mille. Nombre de compagnies de chemins de

fer, d'après leurs propres relevés de recettes afférentes au transport des voyageurs, pourraient facilement se contenter, aujourd'hui, d'un prix inférieur à deux centins le mille. A mon avis, il faut poser en principe que les chemins de fer existent au bénéfice de nos populations et non pas les populations au bénéfice des chemins de fer. Il me répugnerait de confisquer les propriétés des uns ou des autres, mais, monsieur l'Orateur, du moment que les chemins de fer de ce pays, j'entends les grands réseaux qui font une exploitation commerciale d'un état à l'autre, deviennent oppresseurs, injustes et tyranniques, en un sens quelconque, le congrès, ayant juridiction en pareille matière, a le devoir de corriger les abus et d'édicter les lois voulues pour remédier au mal.

Ce bill n'a pas été adopté, cette année, par le congrès, mais il sera, sans doute, adopté l'année prochaine; car partout où le prix de deux cents, le mille, comme taux maximum, est en vogue aux Etats-Unis, il a abouti au succès et il n'est pas une seule compagnie de chemin de fer qui voudrait revenir à l'ancien régime. Bien qu'il existe ici une commission des chemins de fer qui est censée réglementer les prix de transport des voyageurs, il n'en n'est pas moins vrai qu'aujourd'hui, la compagnie du Grand-Tronc exige des voyageurs de Toronto, qui se dirigent vers l'Ouest trois cents le mille et elle exige trois cents et un quart, le mille, de ceux qui gagnent l'est, dans la direction de Cobourg. On a déjà signalé la chose au Parlement. Mais jusqu'ici la commission n'a fait aucun effort pour assurer l'égalité de traitement à cet égard, et elle n'abordera jamais l'étude de cette question, tant que le Gouvernement n'aura pas établi un prix maximum pour le transport des voyageurs. Je propose donc en amendement :

Que ledit bill ne subisse pas l'épreuve de sa troisième lecture, mais qu'il soit renvoyé au comité général de la Chambre en vue de l'insertion de l'article additionnel que voici :

L'article 264 de la loi des chemins de fer de 1903, est amendé par l'addition de la disposition suivante :

4. Les prix établis dans tout tarif régulateur, pour le transport des voyageurs ne dépasseront pas deux centins le mille.

M. EMMERSON : Cette question revient si souvent devant la Chambre qu'une courte réponse suffira. Pour nombre de raisons, il serait impossible d'appliquer ici une règle générale. D'abord, le texte même du traité intervenu avec la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique rendrait impossible l'application de ce tarif à cette compagnie. En outre, dans plusieurs autres parties du Canada, il existe nombre de voies ferrées de moindre importance dont l'exploitation, la plupart du temps, est bien loin de rémunérer les capitaux engagés dans ces entreprises. La réglementation des prix de transport doit être subordonnée, dans une très large mesure, à la population et à l'étendue du trafic. Dans certaines parties du pays, sans aucun doute, les compagnies de

chemins de fer accroitraient leurs recettes, en abaissant le chiffre de leurs prix de transport, mais dans d'autres parties du pays, les compagnies se trouveraient dans l'impossibilité de faire face à leurs frais d'exploitation, en abaissant leur tarif. Je sais de source certaine, relativement à l'Intercolonial, qu'il y a des sections de ce réseau où l'abaissement du tarif serait profitable; mais il est d'autres sections où cette réforme serait désastreuse. Ces réformes finiront par s'effectuer d'elles-mêmes. L'honorable député affirme que, sur le Maine-Central, le prix de deux cents est en vogue.

M. W. F. MACLEAN : Non, c'est sur le chemin de fer de New-York, un réseau plus important.

M. EMMERSON : En pareilles circonstances, les trains de chemins de fer sont toujours encombrés et de fait, il y a congestion de trafic. L'honorable député prétend que cette réforme s'impose aux États-Unis. La chose est possible mais non par voie législative.

M. W. F. MACLEAN : Législativement.

M. EMMERSON : Oui mais, paraît-il, cette réforme n'a guère abouti au succès. La modification des conditions économiques et les changements qui s'opèrent de temps à autre, porteront les compagnies de chemins de fer à adopter le taux de deux cents, le mille. Il existe au Canada, des livrets de tickets de deux cents le mille.

M. W. F. MACLEAN : Non, le taux de deux cents et demi, le mille, est préférable.

M. EMMERSON : Sur l'Intercolonial, le taux est de deux cents, par livret de tickets, et aujourd'hui il existe sur ce réseau, un taux de deux cents, pour la deuxième classe. Sur le Grand-Tronc, ce taux de deux cents, pour deuxième classe, est également en vogue. L'amendement de l'honorable député est d'une portée trop générale. Il ne se contente pas de l'appliquer à la première ou à la deuxième classe, mais il le généralise, sans tenir compte du territoire, des conditions et des circonstances. Cette proposition manque d'élasticité; elle ne tient pas compte des différentes conditions. Il me semble qu'il est loisible à tout le monde de soumettre cette question à l'examen de la commission des chemins de fer, qui se trouve en excellente situation pour la régler, en tenant compte des conditions et des circonstances.

M. SPROULE : Comme je tiens à ne pas faire preuve d'inconséquence en pareille matière et que j'adhère au principe en question, il convient que je présente une contre-observation, afin de bien définir mon attitude. Il y a quelques années, lorsque le député de York-sud (M. W. F. Maclean) proposa cette réforme comportant l'abaissement du prix

de transport au taux de deux cents, je m'engageai à lui prêter mon appui, pourvu que cette réforme s'appliquât seulement aux parties du pays les plus anciennes et les plus peuplées, où le mouvement des voyageurs est très accentué; mais je n'ai jamais prétendu qu'il serait juste de l'appliquer aux sections peu peuplées.

A mes yeux, la législature du Michigan a fait acte de sagesse en adoptant cette loi qui dispose que toute compagnie de chemin de fer qui réalise \$3,000 de recettes, par mille, dans le transport des voyageurs, peut être obligée à offrir un taux de deux cents, et si cette motion était basée sur pareil principe, j'y souscrirais de grand cœur. Le ministre des Chemins de fer et des Canaux (M. Emmerson) prétend que ces difficultés finiront pas s'aplanir d'elles-mêmes. S'il faut en juger à la lumière de l'expérience, il n'est guère probable que les compagnies de chemins de fer abaissent leurs prix de transport, tant qu'ils ne seront pas forcés de le faire. S'il nous faut attendre, pour payer un prix inférieur à trois cents, jusqu'à ce qu'il plaise aux compagnies de chemins de fer d'opérer cette réforme, de leur propre mouvement, nous attendrons longtemps. Sans doute, les États-Unis nous donnent d'utiles exemples à plus d'un égard, et l'heure sonnera où nous demanderons ce taux de deux cents le mille. Mais, à mon avis, il ne faut pas généraliser cette réforme, de façon à l'appliquer au pays tout entier; car ce serait une injustice envers les compagnies de chemins de fer. Cependant ce taux serait applicable aux sections du pays où le chiffre des recettes d'une compagnie de chemin de fer serait supérieur à \$3,000 le mille, pour le transport des voyageurs; mais, je le répète, cette règle ne saurait se généraliser, d'une façon absolue.

M. TAYLOR : A l'époque où la compagnie du Grand-Tronc obtint sa charte, elle fut autorisée à percevoir un prix de deux cents le mille. D'autre part, au dire du ministre des Chemins de fer et des Canaux, la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique est autorisée par sa charte à exiger un taux de trois cents le mille.

Alors, si l'amendement en question n'atteint ni l'un ni l'autre de ces réseaux à quelle voie ferrée s'appliquerait-il? Qui donc bénéficierait de cette réforme préconisée par mon honorable collègue (M. W. F. Maclean) dans cette motion à effet théâtral, si elle venait à se réaliser? Je dis motion à effet théâtral; car, l'objectif visé par l'honorable député est facile à comprendre; par cette mise en scène, il veut chanter ses hommages dans son propre journal, dans l'espoir d'accroître sa popularité, en disant qu'il s'efforce d'obtenir l'adoption d'un taux de deux cents le mille, au bénéfice du peuple, mais qu'on l'empêche de réaliser sa réforme. A titre de représentant d'une population rurale, je le déclare

M. EMMERSON.

ici, s'il est une classe de la population qui aurait à souffrir de l'application de cette disposition législative, ce serait la classe agricole. La raison en est évidente; si les compagnies de chemins de fer ne réalisent pas assez de profits avec le transport des voyageurs, elles relèveront le prix du transport des marchandises. Les citoyens de Toronto et d'autres localités pourraient, sans doute, voyager à meilleur marché, mais ce serait aux dépens des cultivateurs. Comme le fait observer, à bon droit, le ministre des chemins de fer, toutes ces réformes finissent par s'effectuer, en temps utile. Les compagnies de chemins de fer ressemblent aux commerçants; il leur faut réaliser assez de recettes pour faire face à leurs dépenses, sous peine de tomber en déconfiture. En outre, je le répète, les compagnies du Grand-Tronc et du Pacifique ont, dans leurs chartes, des dispositions qui régissent la matière, et pour leur appliquer cet amendement, il faudrait modifier ces chartes.

M. SAM. HUGHES (Victoria): Aujourd'hui, sauf quelques chemins de fer de l'Ouest, il n'y a pas un seul chemin de fer, en Amérique, qui transporte les voyageurs pour moins de deux centins, le mille, si l'on tient compte des prix d'excursion et du trafic de toute l'année. Ce n'est pas la première fois que le député d'York-sud (M. W. F. Maclean) propose l'établissement d'un taux de deux centins le mille. Comme on l'a fait observer, c'est là sa marotte. Voilà nombre d'années que l'association des patrons aux Etats-Unis, agite cette réforme qui est devenue une idée fixe chez lui. Il s'en sert comme d'un levier pour se créer des partisans dans cette Chambre et au sein du pays, mais jusqu'ici, il a prêché dans le désert et n'a pas encore réussi à se faire de disciples. Voyez par exemple, le New-York-Central avec son énorme trafic et cet immense mouvement de voyageurs entre New-York et les autres grands centres de population; or, les prix de transport des voyageurs, sur ce réseau, sont aussi élevés que ceux en vogue sur les réseaux de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, y compris les lignes qui desservent la région des prairies et les territoires non colonisés au nord du lac Supérieur. En pareilles circonstances, à quoi bon cette agitation soulevée par le député d'York-sud? Monsieur l'Orateur, je me fais ici l'interprète des populations du comté de Victoria. Nous avons déjà vidé cette question, nous l'avons débattue à fond contre les utopistes de l'acabit de l'honorable député venus dans le comté pour faire de l'agitation à cet égard. Les électeurs de ce comté repoussent cette réforme. Et pourquoi? Parce que le New-York-Central avec son taux de deux centins le mille, desservant la ville de New-York, n'organise point de trains d'excursion, comme ceux que l'on met à la disposition des citoyens du comté de Victoria,

pour se rendre à Toronto. Ces excursions à prix réduits ont lieu six fois l'année et cela suffit aux besoins des cultivateurs qui ne tiennent pas à aller plus souvent à Toronto. Le voyage, aller et retour, est inférieur à trois quarts de 1 centin le mille. Les compagnies accordent ces prix réduits dans certaines circonstances, comme à l'occasion de l'excursion qui a lieu pour l'exposition d'automne. Il se passe à peine une semaine sans qu'il se fasse une excursion à Toronto, à un prix de retour de 1 centin et quart, le mille. Advenant qu'il soit établi législativement un prix de transport de deux centins le mille, que feraient les compagnies de chemins de fer? Elles diraient tout simplement: "C'est parfait; puisque vous avez adopté une loi établissant un prix de deux centins le mille, alors vous n'aurez plus de prix réduit pour vos excursions; et s'il nous est impossible de réaliser suffisamment de profits, à même ce taux de transport, nous allons imposer aux cultivateurs des prix plus élevés pour le transport de leurs bestiaux et de leurs grains." Il n'est pas une seule ville qui ne bénéficie actuellement de l'abaissement des prix de transport en vogue. Sur tous les trains on rencontre des élèves des académies qui se servent, pour l'aller et le retour, de billets qui ne leur coûtent qu'une fraction de 1 centin le mille. Le prix régulier de retour vers une gare quelconque est deux centins et demi le mille. Si vous voulez aller à Smith's-Falls, à Carleton-Place ou à une station sur la ligne, vous allez acheter au bureau un billet de retour pour deux centins et demi le mille.

Comme l'honorable député le fait remarquer, ce sont là les prix qu'on paye pour les places de première classe, tandis que les prix exigés pour les places de seconde classe sont bien moins élevés. Il ne se passe guère de semaine sans qu'il arrive à Ottawa des excursions d'Arnprior et de Pembroke, ou d'autres localités, à environ un centin le mille. Ce sont les cultivateurs qui bénéficieraient de cette réduction de prix pour les excursions; car ils n'ont guère besoin de venir à la capitale plus de cinq ou six fois l'année. Les billets en livrets, à l'usage des commis-voyageurs, se vendent à des prix relativement peu élevés, surtout si l'on tient compte du fait qu'on permet à cette classe de voyageurs de transporter une bien plus grande quantité de bagages que ne le font les voyageurs ordinaires. Il est inutile de faire perdre au comité un temps précieux à discuter cette question; seulement, j'ai pensé qu'il serait bon de montrer, au moyen de quelques exemples topiques, que cet amendement n'a pas de raison d'être, puisque nous bénéficions déjà de prix de transport avantageux. Je tenais aussi à signaler le danger qui découlerait de l'abaissement de ces taux à deux centins le mille, puisque cela pourrait aboutir au relèvement du prix de transport des marchandises. En présence des avantages dont nous jouissons

actuellement, nous ne saurions partager l'engouement de l'honorable député pour la réforme qu'il veut imposer au peuple.

M. JOHN HERRON (Alberta) : C'est la première fois que j'ai l'occasion de protester d'une façon pratique contre les prix de transports en vogue sur les chemins de fer de l'Ouest. L'année dernière, j'ai attiré l'attention du ministre des Chemins de fer et des Canaux (M. Emmerson) sur le taux exagéré des prix de transports en vogue sur quelques-uns de nos chemins de fer de l'Ouest. Voilà la raison qui m'engage à appuyer cet amendement. Il ne serait guère possible, à l'époque actuelle, d'appliquer cet amendement ; mais la patience humaine a ses limites, et les populations de l'Ouest ont presque atteint cette limite. Quand on songe que dans un pays de prairies comme celui que j'habite, pays fort peu accidenté, certaines compagnies de chemins de fer, bénéficiant de fortes subventions de l'Etat, exigent cinq centins, le mille, pour le transport des voyageurs, même dans les sections du pays où il y a un trafic considérable en voyageurs et marchandises. . . .

M. EMMERSON : L'honorable député (M. Herron) voudrait-il bien désigner la compagnie de chemin de fer qui exige ce prix ?

M. HERRON : Oui, c'est le chemin de fer qui dessert Cardston et Lethbridge.

M. EMMERSON : De quelle compagnie de chemin de fer s'agit-il ?

M. HERRON : Il s'agit de la compagnie d'irrigation et du chemin de fer de l'Alberta.

M. W. F. MACLEAN : L'honorable député (M. Herron) pourrait-il nous dire le chiffre du prix exigé par la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique dans l'Alberta ?

M. HERRON : Moins de cinq centins—environ quatre centins.

M. EMMERSON : Il est impossible de remédier à cet état de choses.

M. W. F. MACLEAN : Cet amendement tend à y remédier.

M. DEMERS : Non, votre amendement ne saurait réaliser cette réforme.

M. HERRON : Si j'appuie cet amendement, c'est afin de bien définir ici mon attitude, et en outre, pour protester contre les prix exagérés de transport en vogue dans l'Ouest. Le ministre des chemins de fer et des Canaux dit que ces réformes finiront par s'effectuer d'elles-mêmes. C'est là un avis auquel je ne saurais souscrire, surtout lorsque le système que nous appliquons en matière de chemins de fer à d'autres égards suit une tout autre orientation. Nous accordons des chartes de chemins de fer couvrant certaines parties du pays, tandis que nous refusons d'accorder d'autres chartes. La compagnie qui détient une charte jouit

M. SAM. HUGHES.

virtuellement du monopole, et elle sait fort bien utiliser cet avantage.

M. W. F. MACLEAN : Je voudrais apporter un mot de réplique. . .

M. L'ORATEUR : L'honorable député ayant déjà porté la parole, n'a pas droit à la réplique.

M. F. R. LALOR (Haldimand) : J'approuve entièrement la résolution présentée par le député d'York-sud. Quelques députés révoquent en doute la sincérité des motifs auxquels obéit mon honorable collègue (M. W. F. Maclean) en saisissant la Chambre de cette résolution. Il cherche, prétend-on, à exploiter dans son journal, l'attitude qu'il prend dans cette Chambre afin de se concilier la faveur populaire ; mais, bien que le député d'York-sud devance peut-être quelquefois l'opinion publique, il peut au moins se rendre ce témoignage que nombre de mesures, dont il s'est fait le champion ici, ont fini par rallier les suffrages de la Chambre et par s'imposer même au Gouvernement. C'est peut-être là une redite, mais l'heure viendra où les prophéties de mon honorable collègue se réaliseront. Voilà plusieurs années que le député d'York-sud se fait ici le champion de cette réforme. A mon avis, cette mesure s'inspire de l'intérêt public, et en outre de l'intérêt bien entendu des compagnies de chemins de fer. L'établissement d'un taux uniforme de deux centins le mille, sur tous les chemins de fer canadiens, aurait pour conséquence de donner un nouvel essor au mouvement des voyageurs. Voyez ce qui se passe dans l'Etat de New-York et sur les trains de "New-York Central" : il circule beaucoup plus de voyageurs sur ce réseau que sur nos principaux réseaux canadiens, et cela tient dans une large mesure, à ce que le taux des prix de transport sur le "New-York Central" est de deux centins le mille, indépendamment de la distance parcourue. Qu'on voyage de Buffalo à New-York ou de Buffalo, à la première station de chemin de fer, il y a un prix de transport uniforme de deux centins le mille.

M. SAM. HUGHES : Quel est le tarif en vogue sur l'Erié ?

M. LALOR : Si je ne me trompe, sur le réseau de l'Erié, les prix sont plus élevés pour les transports à courte distance.

M. W. F. MACLEAN : Quant une compagnie établit un taux de deux centins le mille, toutes les autres compagnies sont forcées de l'établir.

M. LALOR : De Buffalo à New-York, sur le réseau de l'Erié, le prix de transport est encore inférieur à deux centins le mille. A mon avis, il n'est pas légitime d'accorder des taux spéciaux pour les distances lointaines ; car il n'est pas juste que le cultivateur qui n'a qu'une faible distance à parcourir, pour atteindre le marché le plus

rapproché, paye un prix supérieur à celui exigé pour les transports lointains. A mon avis, si on établit un taux de deux centins le mille, le public et les compagnies de chemins de fer en bénéficieraient également. D'ailleurs, le public canadien n'a-t-il pas quelques droit à faire valoir à cet égard? Est-ce que nous n'accordons pas d'énormes subventions aux chemins de fer? Rappelons-nous les millions de dollars que nous avons accordés, à titre de subventions, à la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique et à d'autres compagnies de chemins de fer, et dont le public ne retire virtuellement aucun avantage; car ces compagnies de chemins de fer versent un intérêt d'un taux fort élevé sur des actions majorées. L'abaissement des prix de transport sur les chemins de fer permettrait au public de bénéficier quelque peu des énormes subventions que le Parlement accorde tous les ans aux compagnies de chemins de fer. En construisant le Grand-Tronc-Pacifique, le Gouvernement eût fait acte de sagesse, en insérant dans sa charte, un article obligeant la compagnie à établir un prix de deux centins le mille; car, il ne faut pas l'oublier, nous construisons virtuellement une partie de ce réseau et nous avons obtenu des garanties pour le reste du réseau, qui, dans son ensemble, coûtera au pays, plus de \$200,000,000.

Alors le public aurait bénéficié des énormes dépenses de deniers publics consacrés à la construction de ce réseau. Il est à craindre que la compagnie, exploitant les avantages de la situation, n'établisse des prix de transport exagérés. Mais, s'écrie-t-on, et c'est là une des objections qu'on entend le plus souvent formuler, si le Parlement abaisse législativement les prix de transport des voyageurs, les compagnies relèveront le prix de transport des marchandises. Cette objection n'a aucune valeur. Les compagnies de chemins de fer exigent pour le transport des marchandises le plus haut prix possible. C'est la concurrence qui réglementera le prix de transport des marchandises. En outre, la commission des chemins de fer a mission d'établir cette réglementation. L'objection formulée à cet égard n'a donc aucune valeur. Dans l'Ouest, la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique exige quatre ou cinq centins le mille, pour le transport des voyageurs sur un chemin de fer d'un parcours peu étendu; et à mon avis, rien n'autorise l'établissement de pareil tarif, puisque cette courte voie ferrée fait partie de l'ensemble du réseau. Si la compagnie est en mesure de réaliser des profits sur un des tronçons de son réseau qui dessert un pays peuplé, rien ne l'autorise à exiger un prix de transport exagéré, dans une section du pays où la population est disséminée. Je donne donc carrément mon appui à l'amendement du député de York-sud, car, à mon avis, il s'inspire des intérêts bien entendus des compagnies de chemins de fer et de ceux du public.

M. LANCASTER : L'honorable député ne comprend-t-il pas que les prix de transport des marchandises hausseront dans la mesure même où on obligerait arbitrairement les compagnies à abaisser le prix du transport des voyageurs? En outre, la commission des chemins de fer ne serait-elle pas forcé de relever le prix du transport des marchandises, afin de permettre à la compagnie de réaliser assez de bénéfices pour faire face à ses obligations.

M. LALOR : Si l'honorable député eût bien voulu prêter l'oreille au développement de ma thèse, il n'eût pas fait cette observation. Je le répète, les compagnies de chemins de fer bénéficieraient de cet abaissement du prix de transport des voyageurs; elles réaliseraient plus de recettes et il n'y aurait pas lieu de relever le prix du transport des marchandises, à cause de l'accroissement des recettes qu'elles percevraient du trafic des voyageurs.

M. E. D. SMITH : Je me propose de voter contre l'amendement proposé par le député de York-sud (M. W. F. Maclean) et cela pour trois raisons que je veux brièvement développer, bien que l'un ou l'autre de ces arguments, à mon avis, serait absolument suffisant. En premier lieu, le Parlement a délégué à la Commission des chemins de fer le pouvoir de régler les prix de transport sur les chemins de fer. La Commission possède ce pouvoir, dans toute sa plénitude, et rien ne nous autorise à le lui enlever. En deuxième lieu, il ne serait pas juste d'établir un taux de transport arbitraire pour toutes les compagnies, sans distinction. L'établissement d'un taux de deux centins le mille, pourrait permettre à une compagnie de réaliser des profits, tandis que la chose pourrait être ruineuse pour une autre ligne de chemins de fer à plus faible trafic. Le Parlement ne saurait, sans injustice, forcer une compagnie de chemin de fer à faire son exploitation sans profits. En troisième lieu, advenant que le Parlement abaisserait législativement le prix de transport des voyageurs, il pourrait arriver qu'une compagnie de chemins de fer se trouverait dans l'impuissance de faire une exploitation assez lucrative pour rémunérer le capital engagé et verser des dividendes; en pareilles circonstances, force lui serait de relever le prix du transport des marchandises. Mon honorable collègue (M. Lalor) dit que la Commission des chemins de fer a le pouvoir de réglementer le prix du transport des marchandises. Cette commission a aussi le pouvoir de réglementer le prix du transport des voyageurs; alors pourquoi lui enlever ce pouvoir?

L'amendement de M. W. F. Maclean est mis aux voix.

Ont voté pour :

MM.	MM.
Barr,	Lalor,
Blain,	Maclean (York-sud),

Chisholm (Huron), Wilson,
Herron, (Lennox-et-Ading.)—8.
Jackson (Selkirk),

Ont voté contre :

MM.	MM.
Alcorn,	Kemp,
Archambault,	Kennedy,
Aylesworth,	Lancaster,
Barker,	Lañcot,
Beauparlant,	Lapointe,
Béland,	Laurence,
Bergeron,	Lavergne
Bickerdike,	(Drum.-et-Arth.),
Black,	LeBlanc,
Bole,	Lemieux,
Borden (Carleton),	Léonard,
Borden (sir Frederick),	Loggie,
Bourbonnais,	Lovell,
Boyce,	Macdonald,
Boyer,	Macdonell,
Brodeur,	Maclean (Lunenbourg),
Bureau,	Macpherson,
Calvert,	McCarthy (Simcoe),
Campbell,	McCool,
Carney,	McCraney,
Carrier,	McLennan,
Cash,	Marcile (Bagot),
Clarke,	Marcil (Bonaventure),
Cochrane,	Martin (Wellington),
Comtee,	Mayrand,
Copp,	Meigs,
Costigan,	Monk,
Delisle,	Morin,
Demers,	Oliver,
Derbyshire,	Pardee,
Desjardins,	Parmelee,
Dubeau,	Paterson,
Dymont,	Paquet,
Emmerson,	Porter,
Ethier,	Pringle,
Fielding,	Reid (Ristigouche),
Finlay,	Roche (Halifax),
Finlayson,	Ross (Yale-Caribou),
Fisher,	Smith (Oxford),
Fortier,	Smith (Wentworth),
Foster,	Sproule,
Gallihier,	Stewart,
Gauvreau,	Stockton,
Geoffrion,	Taylor,
German,	Telford,
Girard,	Templeman,
Gladu,	Tobin,
Grant,	Turgeon,
Gunn,	Turriff,
Harty,	Verville,
Hughes (Victoria),	Wright (Muskoka),
Hunt,	Wright (Renfrew),
Johnston,	Zimmerman.—105.
Paquet,	

(L'amendement est rejeté.)

M. T. S. SPROULE (Grey-est) propose :

Que le bill (n° 62) tendant à amender la loi des chemins de fer ne subisse pas maintenant l'épreuve de la 3ème délibération, mais qu'il soit renvoyé au comité général de la Chambre, avec instruction de l'amender en rayant, de l'article 31, les mots "parcours lointain" partout où ils se rencontrent.

M. W. F. MACLEAN : Je désire faire une courte observation à l'appui de cet amendement. La loi en question consacre le principe de l'échange des services entre les compagnies téléphoniques, pour les messages de

longue distance. Il est vrai au début, c'était une toquade. On a employé le mot "maniaque" pour désigner quelque chose de dérogoire à la dignité de quiconque occupe un siège dans cette Chambre. J'espère bien continuer à détenir le mandat que m'ont confié mes électeurs, sans renoncer à mes toquades. Cependant, nous avons fait un pas de l'avant, au point que le principe jadis condamné ici, comme un empiètement sur les droits des particuliers et même une confiscation de la propriété, est aujourd'hui admis et adopté. Le principe auquel je fais allusion est l'échange de messages téléphoniques entre les lignes de longue distance et celles de toute autre compagnie qui désire se servir de ce droit. L'amendement tend à bien définir la nature de cet échange qui doit être un échange de services, sans restrictions, entre les compagnies téléphoniques, moyennant juste compensation. La question a été débattue à fond, mais nous désirons tenter un dernier effort pour faire consacrer ce principe dans le bill à l'étude.

M. BERGERON : De prime abord, on serait porté à croire que c'est une faute d'impression ; mais à mon avis, cette proposition tend à forcer une compagnie possédant une ligne-mère à concéder l'échange des messages aux compagnies locales, et non pas seulement à l'égard des messages de longue distance, comme l'a décidé le comité. Je voterai donc le rejet de l'amendement.

M. SAM. HUGHES : J'observerai que j'ai eu l'honneur d'appliquer le mot "toqué" à l'honorable député (M. W. F. Maclean). Rien ne m'autorise encore à changer d'avis. Les propositions formulées ici, relativement à l'échange des messages, constituent une réforme qui s'effectuera en temps utile. Je ne sache pas que l'honorable député puisse réclamer la paternité d'une proposition quelconque.

L'amendement de M. Sproule est mis aux voix.

Ont voté pour :

MM.	MM.
Alcorn,	Lalor,
Barr,	Lancaster,
Blain,	Maclean York-sud),
Borden (Carleton),	McIntyre (Perth),
Campbell,	Martin (Wellington),
Chisholm (Huron),	Smith (Wentworth),
Cochrane,	Sproule,
Foster,	Staples,
Gunn,	Wilson
Herron,	(Lennox-et-Adding.),
Kemp,	Wight (Muskoka).—21.

Ont voté contre :

MM.	MM.
Archambault,	Lañcot,
Aylesworth,	Lapointe,
Beauparlant,	Laurence,
Béland,	Lavergne
Bergeron,	(Drum.-et-Arth.),

Bickerdike,
 Bole,
 Borden (sir Frederick),
 Bourbonnais,
 Boyce,
 Boyer,
 Brodeur,
 Bureau,
 Calvert,
 Carney,
 Carrier,
 Cash,
 Clarke,
 Copp,
 Costigan,
 Delisle,
 Demers,
 Derbyshire,
 Desjardins,
 Dubeau,
 Dymont,
 Emmerson,
 Ethier,
 Fielding,
 Finlay,
 Finlayson,
 Fisher,
 Fortier,
 Galliher,
 Gauvreau,
 Geoffrion,
 Girard,
 Gladu,
 Harty,
 Hughes (Victoria),
 Hunt,
 Jackson (Selkirk),
 Johnston,
 Kennedy,
 LeBlanc,
 Lemieux,
 Léonard,
 Loggie,
 Lovell,
 Macdonald,
 Maclean (Lunenburg),
 Macpherson,
 McCool,
 McCraney,
 McLennan,
 Marcell (Bagot),
 Marcell (Bonaventure),
 Mayrand,
 Meigs,
 Monk,
 Morin,
 Oliver,
 Pardee,
 Parmelee,
 Paterson,
 Paquet,
 Porter,
 Pringle,
 Reid (Ristigouche),
 Roche (Halifax),
 Ross (Yale-Caribou),
 Smith (Oxford),
 Stewart,
 Stockton,
 Telford,
 Templeman,
 Tobin,
 Turgeon,
 Turriff,
 Verville,
 Wright (Renfrew),
 Zimmerman.—86.

(L'amendement de M. Sproule est rejeté.)

(La motion de M. Emmerson est adoptée; et le bill, après avoir été lu la 3^{me} fois, est adopté.)

ADOPTION DES AMENDEMENTS DU SENAT AU BILL RELATIF A L'IMMIGRATION.

La Chambre passe à l'examen des modifications apportées par le Sénat au projet de loi (n° 170), déposé par M. Oliver, relativement à l'immigration et aux immigrants.

M. OLIVER : Les amendements sont de peu d'importance. Dans l'article d'interprétation, la définition du mot "immigrants" est amendée par la modification du texte de la clause provisoire dans le sens que voici :

Toute personne arrivant au Canada par trains de chemins de fer ou par tout autre mode de transport; mais cela ne s'applique ni à ceux qui ont déjà résidé au Canada, ni aux touristes qui passent simplement par le Canada, en route pour un autre pays.

L'objectif visé est de rendre la loi applicable à ceux qui arrivent par les trains de chemins de fer comme à ceux qui arrivent par bateaux.

M. MONK : Est-ce là le seul amendement apporté par le Sénat ?

M. OLIVER : Il y a plusieurs amendements, mais c'est le seul important.

M. MONK : J'ai vu dans les journaux que le Sénat a rayé du bill l'amendement accepté par le ministre de l'Intérieur, amendement tendant à créer un fonctionnaire médecin en chef et, en outre, décrétant, qu'au cas où un immigrant se verrait refuser l'entrée du pays, pour cause de maladie, l'appel serait porté, non pas devant le surintendant de l'immigration, mais devant le fonctionnaire-médecin en chef.

M. OLIVER : Oui, dans l'article 5 les mots "l'officier-médecin en chef" ont été rayés du bill. Dans l'article 31, les mots qui figurent dans le bill imprimé constituent probablement une faute d'impression, et dans sa sagesse, le Sénat a jugé bon de modifier l'erreur en question, en rayant tous les mots commençant au mot "a", sixième ligne de la fin du paragraphe, et substituant aux mots ainsi rayés, les mots "au ministre"; l'objectif étant que l'appel soit porté directement devant le ministre, au lieu d'être porté, en premier lieu, devant le fonctionnaire-médecin, ou le commissaire et finalement le ministre.

M. MONK : Le ministre (M. Oliver) approuve-t-il cette modification ?

M. OLIVER : Cette modification ne me semble pas importante. Comme le ministre, d'après le texte adopté ici, devait décider en dernier ressort, il ne semble guère important que la chose se fasse directement, ou par l'intermédiaire du commissaire ou du médecin en chef.

M. SPROULE : S'il s'agit d'une décision d'ordre purement médical, il conviendrait que l'appel soit porté devant le fonctionnaire-médecin plutôt que devant le ministre, car alors, le médecin se prononcerait, de science certaine, sur une question que le ministre ne saurait connaître au même titre qu'un membre de la faculté.

M. OLIVER : D'après le texte primitif, il y a appel de la décision du conseil hygiénique ou du commissaire de l'immigration, et la décision de ce dernier peut être réformée par le ministre, juge en dernier ressort. L'honorable député voulait modifier cette disposition par un amendement portant que l'appel serait porté devant le médecin en chef, sous la condition que le ministre pourrait réformer cette décision. Sans doute, le Sénat a pensé que, puisque l'appel doit être porté devant le ministre, la chose peut se faire directement et indirectement.

(Les amendements sont lus une 2^e fois et adoptés.)

ADOPTION DU BILL MODIFIANT LA LOI SUR LE SENAT ET LA CHAMBRE DES COMMUNES.

La Chambre passe à la discussion en comité, sur le projet de loi (n° 97) relatif au Sénat et à la Chambre des communes.

M. AYLESWORTH : Ce bill a été discuté, au sein du comité, pour la dernière fois, le 20 avril, et ce débat figure à la colonne 1795 et suivantes du Hansard. Au cours de ce débat, on a suggéré plusieurs amendements ou additions au texte imprimé du bill, et après quelques instants de discussion, le comité leva sa séance demandant l'autorisation de siéger de nouveau, afin de délibérer ces amendements et de les incorporer dans le bill. Le seul article figurant dans le texte imprimé du bill est une clause provisoire se rattachant à l'absence d'un député, pour raison de maladie, au cours de la session, article dont je propose l'adoption, en donnant une rédaction quelque peu différente du texte imprimé. Mais avant de discuter cet article, je tiens à signaler ici ce qui me paraît une omission purement accidentelle qui s'est glissée dans la loi de la session dernière, dans le premier paragraphe de l'article auquel nous voulons annexer cette clause provisoire touchant l'absence des députés, pour cause de maladie. L'article 26 du chap. 11 des statuts refondus contient la disposition législative statuant sur la retenue d'indemnité, pour cause d'absence, et voici le texte même de l'article adopté au cours de la session dernière :

Pour chaque session du Parlement qui aura lieu à l'avenir, il sera retenu, sur cette indemnité, \$15 pour chaque journée au cours de laquelle ledit député n'assiste pas à la séance de la Chambre dont il est membre.

L'application de la disposition contenue dans cet article, ne saurait guère offrir de difficultés, et je ne suppose guère que quelqu'un prétende que cette retenue de \$15 doit se faire pour l'absence d'un député, un jour où la Chambre ne siège pas ; et cependant, c'est là l'interprétation littérale qui découle du texte. Je propose de parer à toute ambiguïté en ajoutant à l'article les mots qui figurent dans le statut refondu "si la Chambre siège ce jour-là". Je propose l'insertion des dispositions suivantes, à titre de premier article du bill :

L'article 26 du chapitre 11 des Statuts révisés, intitulé: "Acte concernant le Sénat et la Chambre des communes", tel que formulé à l'article 3 du chapitre 43 des statuts de 1905, est abrogé et remplacé par le suivant :

"26. Pour chaque session du Parlement qui aura lieu à l'avenir, il sera retenu de cette indemnité de session quinze piastres par jour que le membre du Parlement n'assiste pas à une séance de la Chambre dont il fait partie, si la Chambre siège ce jour-là".

(L'amendement de M. Aylesworth est adopté.)

M. AYLESWORTH : Je propose que la clause provisoire relative à la maladie des députés dans cet article, soit ainsi conçue :

Mais chaque jour, au cours de la session, où il n'y a pas de séance de ladite Chambre, pour cause d'ajournement, ou chaque jour où ledit membre se trouve à l'endroit où a lieu la session, et étant malade, est dans l'impuissance

M. OLIVER.

d'assister à une séance comme il est dit ci-dessus, lui est compté comme jour de présence à la session, en vue de l'indemnité, et un membre qui se trouve dans un rayon de dix milles de l'endroit où a lieu la session est, pour ce qui se rattache à l'indemnité, censé de faire acte de présence audit endroit.

Cette disposition est la même que dans les statuts révisés, avec cette variante. D'abord, je supprime ces mots des statuts révisés: "après le premier jour de présence du député tel que ci-dessus énoncé". Ainsi, l'absence pour cause de maladie comptera comme jour de présence, même si le député malade n'a pas pu faire acte de présence pendant toute la durée de la session. Cette disposition prévoit le cas où un député malade au moment de l'ouverture de la session n'a pas fait acte de présence jusqu'à la date de son rétablissement. Aux termes des statuts révisés de 1886, qui sont restés jusqu'ici en vigueur, les absences causées par la maladie n'étaient comptées en faveur du député qu'à la condition que la maladie commençât après un jour au moins de présence à la Chambre.

J'ai aussi modifié, un peu plus loin, la forme de cette disposition. Aux termes des statuts révisés, la personne malade pouvait tout aussi bien être un membre de la famille du député ou du sénateur que le député ou le sénateur lui-même, puisqu'on pourvoit à l'absence pour cause de maladie. J'ai établi cette distinction afin qu'il soit bien compris que c'est la maladie du membre du Parlement lui-même.

M. BERGERON : Je crois que cette disposition est bien raisonnable, mais je ne vois pas la raison de faire une différence à cause de la distance de dix milles.

M. AYLESWORTH : Cette disposition a toujours été dans la loi. Je la trouve dans les statuts révisés, et je suppose qu'on avait jugé à propos de fixer une certaine limite de distance du Parlement.

M. BERGERON : Supposons qu'un député soit malade à Montréal le jour de l'ouverture du Parlement et ne puisse pas faire acte de présence ?

M. AYLESWORTH : Aux termes des statuts révisés qui sont encore en vigueur, il ne devait être fait aucune retenue pour tout le temps de la maladie d'un membre qui avait assisté à une séance et qui se trouvait dans un rayon de dix milles de la Chambre des communes. La modification fait disparaître la nécessité d'assister à au moins une séance pour avoir droit de ne pas perdre son indemnité quotidienne pour cause de maladie, mais le membre doit se trouver dans un rayon de dix milles de la Chambre des communes. C'est-à-dire qu'un député qui habite à plus de 10 milles d'Ottawa, qui est venu à la Chambre et qui, étant tombé malade, est retourné chez lui, ou un député qui, étant malade, n'est pas venu du tout à Ottawa, pour cause de ma-

ladié, ne recevra pas, aux termes de la disposition proposée, le bénéfice de ma proposition, mais perdrait son indemnité de \$15 par jour.

M. BERGERON : Je ne vois pas la nécessité de cette restriction relative au lieu d'habitation. Le membre qui resterait à Hull aurait droit à son indemnité complète, en cas de maladie, tandis que le député qui habite Montréal, par exemple, la perdrait toute, même s'il était aussi malade. Cela me paraît injuste.

M. AYLESWORTH : La raison en est bien claire. La disposition s'applique à un membre qui se trouve au lieu même de la session. Ce n'est pas l'intention, par exemple, de payer l'indemnité au membre qui se trouve dans la Colombie-Anglaise ou dans la Nouvelle-Ecosse pendant toute la durée de la session, et qui pourra peut-être ne jamais venir à Ottawa. Il n'a subi aucun dommage en raison de la convocation des Chambres, et il n'a droit à aucune indemnité.

Un DEPUTE : Il peut être malade.

M. AYLESWORTH : Même s'il est malade, ce n'est pas la session qui lui cause des dommages. La disposition veut que s'il réside au lieu où se tient la session, alors il a droit à son indemnité, même s'il est malade. Dans ce cas, il faut fixer une limite de distance pour établir ce qui constitue le lieu où se tient la session.

M. BERGERON : Pourquoi ne pas dire la ville d'Ottawa ?

M. AYLESWORTH : Un membre du Parlement peut habiter, pendant la session, hors des limites de la ville ou bien, il peut être interné dans un hôpital, hors de la ville. Dix milles sont peut-être trop, et cinq milles peuvent suffire, mais ce détail est de comparativement peu d'importance. L'esprit de la loi est de donner le bénéfice de cette disposition aux députés qui tombent malades pendant qu'ils sont à Ottawa. Naturellement, c'est une conséquence inévitable que les députés qui représentent la ville d'Ottawa et qui ont la malchance d'être malades à leur domicile ont le bénéfice de la loi.

(La séance est suspendue à six heures.)

Reprise de la Séance.

Le comité reprend ses travaux à huit heures.

M. AYLESWORTH : Je parlerai maintenant d'un point dont il a déjà été question lors d'une discussion antérieure de ce projet de loi en comité : je veux dire qu'en vertu de l'article 30 de la loi actuelle, chaque membre du Parlement a droit à ses frais de déplacement ou de transport, une fois, dans les deux directions, entre le lieu

de son habitation et Ottawa. L'auditeur général a mis en doute l'interprétation de l'expression "frais de déplacement et de transport" et la Chambre en a même fait le sujet d'une discussion. Les députés qui habitent au loin, principalement ceux qui viennent des côtes du Pacifique, allèguent qu'ils sont obligés de voyager une semaine chaque fois pour venir ou pour retourner. Ils ne reçoivent sous la loi actuelle aucune allocation de parcours et en vertu de l'expression "frais de déplacement et de transport" ils ne reçoivent que le prix même de leur passage, le prix même de leur transport, ce qu'il leur en coûte par diligence, s'ils doivent employer ce moyen de locomotion pour arriver à la gare du chemin de fer, le prix du voyage sur le wagon-dortoir et le prix de la course en voiture en arrivant en ville. La même expression figure dans d'autres lois, notamment dans la loi concernant les frais de déplacement des juges. A cette session même, une mesure a été adoptée, qui a reçu sa sanction finale, et aux termes de laquelle les juges dans toutes les parties du pays, ont droit à une allocation fixe par jour en sus des frais de déplacement et de transport, ce qui justifie le Parlement de conclure que l'expression "frais de déplacement et de transport" ne comprend pas les frais de subsistance, le prix des repas pendant la durée du voyage. On a fait remarquer cette lacune au cours d'une précédente discussion et je me propose de la corriger en insérant dans l'article 30 les mots "et les frais raisonnables de subsistance au cours de son voyage".

Ainsi corrigé, l'article 30 se lit comme suit :

Pour chaque session du Parlement qui aura lieu à l'avenir, il sera aussi alloué à chaque membre du Sénat et de la Chambre des communes ses frais effectifs de déplacement ou de transport et ses frais raisonnables de subsistance au cours de son voyage entre le lieu de sa résidence et Ottawa, une fois aller et retour; mais nulle pareille allocation ne sera faite pour voyage en dehors du Canada, excepté entre un endroit du Canada et un autre du Canada par voie directe.

La seule modification est, je le répète, l'insertion des mots "et les frais raisonnables de subsistance au cours de son voyage."

M. W. F. MACLEAN : Cela comprend-il le prix du voyage par chemin de fer ?

M. AYLESWORTH : La circulation en chemin de fer est gratuite.

(L'article ainsi modifié, est adopté.)

M. AYLESWORTH : Je propose d'ajouter un paragraphe nouveau à cet article. Le paragraphe prévoit le cas du député du Yukon, par exemple, ou des députés qui restent très loin. Je propose :

Tout membre du Parlement qui réside à plus de quatre cents milles d'Ottawa peut recevoir

au lieu de cette allocation des frais de route et de subsistance, une allocation de quinze piastres par jour pour chaque jour nécessairement pris par le voyage entre le lieu de sa résidence et Ottawa, une fois, aller et retour, le jour du départ et le jour d'arrivée tous deux comptés comme jours entiers.

La première considération, en rédigeant cette disposition, est la distance d'habitation du député relativement à Ottawa. La distance minimum de 400 milles est nécessairement une distance arbitraire, mais j'ai pensé qu'elle représentait approximativement la distance d'un jour de voyage dans les circonstances ordinaires au Canada. Ainsi, en vertu de cette disposition, les députés qui habitent à moins de 400 milles d'Ottawa n'auront pas le privilège de la commutation de l'allocation de leurs frais de voyage, ils n'auront droit qu'à leurs dépenses effectives de voyage.

M. W. F. MACLEAN : Combien de députés seront ainsi affectés ?

M. AYLESWORTH : L'honorable député peut le dire aussi bien que moi.

M. W. F. MACLEAN : Le ministre qui fait cette proposition devrait être capable de l'expliquer.

M. AYLESWORTH : C'est facile à savoir, en décrivant sur la carte avec un compas un cercle d'un rayon de 400 milles, ayant Ottawa pour centre. Je ne pourrais pas dire combien de députés seraient compris dans ce cercle de 400 milles de rayon. Toronto est à 250 milles d'Ottawa environ ; London est à 115 milles plus loin, soient 365 milles. Si vous songez maintenant où s'étendrait un cercle qui passerait à 35 milles au delà de London, vous pourrez vous faire une idée assez exacte de la portée de cette disposition de la loi à l'ouest d'Ottawa. Comme je le disais avant la digression que m'a imposée la question de l'honorable député, cette ligne de démarcation est dans une large mesure arbitraire, mais 400 milles équivalent à peu près à une journée de voyage, et pour tous ceux qui habitent en deçà de ce rayon de 400 milles, si cette disposition est adoptée par la Chambre, ils auront droit à leurs frais effectifs de transport, tel que désigné dans la disposition que nous venons d'adopter, avec en plus leurs frais légitimes de subsistance. Ceux qui habitent au delà du rayon de 400 milles d'Ottawa, soit à l'ouest soit à l'est, qui n'auront peut-être pas l'occasion de retourner dans leur famille pendant la session, ou qui y retourneront bien peu souvent, auront le privilège d'échanger leurs frais de route et de subsistance contre une allocation de \$15, laquelle représente le montant exact de la retenue pour chaque jour d'absence.

L'ex-ministre de la Justice a proposé \$8 par jour ; le député de Kootenay (M. Galliher), a suggéré \$15 et l'honorable député de Toronto-nord (M. Foster), a recom-

M. AYLESWORTH.

mandé que ce fut un multiple de \$8, peut-être \$16, peut-être \$24. Après mûre considération j'ai pensé qu'il serait juste de fixer le montant de la retenue pour chaque jour d'absence. Cette proposition parera au moins à l'objection que présente le cas de l'honorable député du Yukon (M. Thompson). L'on sait qu'en vertu de la loi actuelle, ce député subit une perte d'argent pour se rendre à Ottawa, à cause de la longueur du trajet et les frais de subsistance dans chaque direction.

M. KEMP : Le ministre a dit que pour compter une distance de 400 milles d'Ottawa, il fallait tracer un cercle au moyen d'un compas avec Ottawa pour centre. Ses paroles sont consignées au Hansard. Afin de ne pas s'y méprendre, pourrait-il nous dire si la distance sera celle que comptent les chemins de fer ou la ligne droite ?

M. AYLESWORTH : Je ne sais pas quelle interprétation l'on donnera à la loi quand elle sera en vigueur. Je me servirai pour répondre à l'honorable député de l'expérience que j'ai acquise dans la pratique de la loi. Il n'est pas rare qu'un homme d'affaires qui vend son poste soit tenu de stipuler dans le contrat qu'il s'engage à ne pas reprendre son commerce dans un certain rayon. Les tribunaux ont adopté comme base de distance le vol d'oiseau ou la ligne droite et je suppose que cette interprétation s'appliquera également à cette disposition.

M. SAM. HUGHES : Pourquoi ne pas dire, comme on devrait tout rationnellement s'y attendre, par la ligne de chemin de fer la plus courte ?

M. SPROULE : Le calcul d'après la loi actuelle est basé, si je me rappelle bien, sur le parcours de la malle.

M. AYLESWORTH : La loi actuelle ne fixe aucune méthode de calcul des distances.

M. SPROULE : Cette méthode existait quand nous avions droit à l'indemnité de route ; le même principe doit s'appliquer dans ce projet de loi.

M. AYLESWORTH : L'honorable député a raison. Sous l'ancienne loi, telle que nous la voyons dans les statuts révisés, le calcul de la distance était basé sur le **parcours** le plus direct de la malle.

M. SPROULE : Pour ce qui est de la commutation des frais de déplacement et de subsistance, est-ce que ce serait pour le nombre de jours employés effectivement et consécutivement au voyage, le jour comme la nuit ? Ce serait une différence considérable si la personne voyageait de jour seulement et non la nuit.

M. AYLESWORTH : Je ne crois pas que je puisse répondre de prime abord avec autorité à cette question. Je dois m'en rapporter au contexte même de cette disposition qui spécifie "chaque jour nécessaire-

ment pris pour le voyage". Je suppose qu'un député qui partirait pour Vancouver et qui passerait une semaine à Winnipeg perdrait ses frais pour cette semaine.

M. SPROULE : Supposons que ce député parte d'Ottawa et ne voyage que de jour, passant la nuit à Toronto, par exemple, en attendant le train du lendemain ?

M. AYLESWORTH : Je ne puis que répondre que je me propose de demander au comité d'insérer dans l'article 2 l'obligation pour tout député de déclarer sous serment combien de jours il a pris nécessairement pour les fins de son voyage.

(L'amendement de M. Aylesworth est adopté.)

M. AYLESWORTH : L'article 31 a trait à la vérification des comptes, au moyen de la déclaration du député attestée par le greffier de la Chambre et par l'affidavit du député. Je propose de modifier cette disposition pour la rendre conforme aux autres modifications apportées à la mesure. Voici comment elle se lira dorénavant :

Pour chaque session du Parlement qui aura lieu à l'avenir, chaque membre fournira au greffier de la chambre dont il fait partie, à la fin de chaque mois et à la fin de la session, un état signé de sa main indiquant le nombre de jours qu'il a été présent au cours du mois ou de la session, selon le cas, et pour lesquels il a droit à ladite indemnité...

Jusqu'ici c'est le contexte de la loi en vigueur, mais je propose d'ajouter les mots suivants :

... et, si ledit état comprend des jours où il a été absent, ledit état doit mentionner le fait et mentionner que l'absence dudit membre était due à sa maladie et était inévitable.

Le paragraphe suivant pourvoit aux dépenses de voyage, transport aussi bien que subsistance, ainsi qu'à la commutation des frais :

Tout membre du Parlement qui demande l'allocation de frais de route et de subsistance doit fournir sous son seing, au greffier de la Chambre dont il fait partie, un état de ses frais effectifs de déplacement ou de transport et de subsistance prévus à l'article qui précède immédiatement le présent...

Ce qui suit est ajouté :

... et, si ledit membre a choisi l'alternative portée au paragraphe 2 de l'article qui précède immédiatement le présent, il devra produire un état du temps nécessairement occupé par le voyage entre le lieu de sa résidence et Ottawa, aller et retour, tel que prévu audit paragraphe.

Voici encore un paragraphe en partie nouveau :

3. Une fois lesdits états certifiés par le greffier et attestés sous serment par le membre du Parlement devant le comptable ou le sous-comptable de la Chambre ou toute personne autorisée à recevoir le serment, le greffier du Sénat ou le comptable de la Chambre des communes versera audit membre l'indemnité et l'allocation à laquelle il a droit.

Je propose l'adoption de ces amendements.

M. BOURASSA : Naturellement, je n'ai aucune objection aux amendements que l'honorable ministre de la Justice vient de proposer ; je crois qu'ils sont très à propos. Cependant, tout en songeant à conférer certains avantages aux membres de la Chambre des communes et de la Chambre du sénat, il me semble qu'il convient de modifier la loi qui a été adoptée l'année dernière pour pourvoir aux cas extraordinaires dont j'ai parlé à la Chambre. Je dois dire que je me suis renseigné à ce sujet auprès de l'ex-ministre de la Justice et de l'auditeur général. Je leur ai fait voir qu'il découlait d'étranges résultats de la loi dans son état actuel. J'ai prétendu et je prétends encore que si nous augmentons l'indemnité sessionnelle jusqu'à en faire un traitement, nous devrions, au moins, statuer que chaque membre de l'une quelconque des deux Chambres devra gagner son salaire—je ne dis pas au point de vue intellectuel et moral, mais au moins au point de vue du travail qu'il est supposé faire. J'ai fait voir que des membres de l'une ou de l'autre Chambre peuvent en réalité négliger complètement ou presque complètement leur devoir et recevoir néanmoins une indemnité ou salaire tout à fait disproportionné au travail qu'ils font.

J'ai fait des calculs basés sur le texte de la loi telle qu'elle existe et de plus, j'ai puisé des chiffres dans le rapport de l'auditeur général qui convaincront le comité, je crois, de la nécessité de modifier la loi. Aux termes de la loi que nous avons adoptée l'année dernière, un député n'a droit à son indemnité qu'à la condition d'avoir assisté aux séances pendant 30 jours. Mais le comptable de la Chambre compte pour des jours indemnisés les samedis et les dimanches où la Chambre ne siège pas et où les députés ne travaillent pas. De sorte que chaque député, même s'il n'assiste qu'à une seule séance, a droit actuellement à son indemnité, moins une retenue de \$15 par jour pour chaque jour d'absence au delà de quinze. Prenons une session de 150 jours ou cinq mois, une session de moyenne durée. J'ai fait un calcul s'étendant à plusieurs années et j'ai trouvé que la Chambre siège en moyenne les deux-tiers du temps qui s'écoule entre la convocation et la prorogation. Supposons que la convocation ait eu lieu le 8 janvier et la prorogation, cinq mois après ; il se serait écoulé 150 jours

entre ces deux dates, mais la Chambre n'aurait siégé en réalité que 100 jours environ, c'est-à-dire que le tiers environ, et 50 jours, auraient été des samedis, des dimanches, des jours de fêtes ou des congés quelconques. En comptant ces 50 jours comme jours de présence, je dis qu'il est impossible, pendant une session ordinaire, d'appliquer l'article 4 de la loi de l'année dernière et qui déclare :

Nul membre du Parlement n'aura droit à ladite indemnité pour moins de 31 jours de présence, mais pour tout nombre de jours moindre son indemnité sera de \$20 pour chaque jour de présence.

Qu'est-il arrivé, l'année dernière, par exemple ? Et le résultat était bien pis, à ce moment, à cause d'une disposition fort étrange qui existait dans le projet de loi et aux termes de laquelle l'augmentation de l'indemnité datait de la session de 1905, tandis que la retenue de \$15 par jour ne devait prendre effet qu'aux sessions futures. A mon sens, le Parlement n'a pas agi avec dignité en nous votant une augmentation de \$1,000 tout en statuant que la retenue de \$15 par jour ne s'appliquerait qu'aux sessions à venir. L'article 2 de la loi de l'année dernière régit l'augmentation de l'indemnité :

Cette disposition s'appliquera à la présente session du Parlement.

Mais il est statué, au sujet de la retenue \$15 par jour, au lieu de \$8, comme auparavant :

Pour chaque session du Parlement qui aura lieu à l'avenir, il sera retenu de cette indemnité quinze piastres par jour que ledit membre n'assiste pas à une séance de la Chambre dont il fait partie.

Comme résultat, nous voyons des inégalités extraordinaires dans les montants qui ont été payés aux membres du Sénat comparés à ceux qui ont été payés aux membres des Communes. Je donne la liste des noms et j'ajouterai que dans plusieurs cas, par exemple si le sénateur a été nommé ou le député élu à la fin de la session, il n'est dû ni à leur faute ni à leur négligence si leurs noms figurent dans cette liste, que je donne au complet pour montrer que je n'y mets pas de parti pris et que la loi fonctionne mal. Le Parlement a siégé, l'année dernière, du 11 janvier au 20 juillet, 191 jours. Le nombre de jours de séance a été de 129. Le député qui a passé tous les jours ici a reçu \$2,500, soit une indemnité de \$13.09 par jour en moyenne. Le député qui a assisté au nombre de séances requis par la loi pour gagner son indemnité, soient 114 séances, a reçu une moyenne de \$21.93 par jour. Inutile de dire que je ne veux pas froisser les susceptibilités des personnes dont je mentionne les noms ; je ne les blâme en rien, mais je veux simplement faire remarquer les singularités de la loi. Voici cette liste :

M. BOURASSA.

Noms.	Absence.		Présence.		Montant reçu.	Par jour.
	Jrs.	Jrs.	Jrs.	Jrs.		
MM. Gordon.....	47	82	2,244	27	37	
" Clarke.....	48	81	2,236	27	60	
" Power.....	51	78	2,212	28	36	
" Kemp.....	55	74	2,180	29	46	
" White, l'Hon. P.....	65	64	2,000	32	81	
" Sifton, l'Hon. C.....	70	59	2,060	34	92	
" Forget.....	85	44	1,940	44	09	
" Bristol.....	95	34	1,860	54	41	
" Seagram.....	103	26	1,796	69	08	
" Carrier.....	116	13	1,692	130	15	

Nous savons tous quelles circonstances ont motivé l'absence de M. White, et personne ne songera à lui jeter le blâme. Mais son cas prouve qu'un député qui est absent juste la moitié du temps, peut recevoir \$2,000 ; c'est-à-dire que pour avoir accompli la moitié de son devoir, il peut recevoir les quatre-cinquièmes de son indemnité.

J'en arrive à la Chambre haute, à ces dignes sénateurs qui, me dit-on, n'ont rien autre chose à faire qu'à exercer un peu de concentration d'esprit et travailler dans les intérêts du peuple. J'en demande bien pardon à la Chambre, mais cette liste est deux fois plus longue que la première, bien que le personnel du Sénat soit moins de la moitié de celui des Communes et qu'il n'a siégé que 68 jours sur les 191.

La moyenne du salaire—j'appelle cela un salaire—auquel les sénateurs avaient droit, l'année dernière, je veux dire les sénateurs qui ont assisté à toutes les séances pour lesquelles aucune retenue n'était faite, était de \$47.17 par jour pendant 43 jours de présence. Le tableau suivant montre comment la loi a fonctionné :

Noms.	Absence.		Présence.		Reçu.	Par jour.
	Jrs.	Jrs.	Jrs.	Jrs.		
L'hon. M. Kirchoffer...	24	44	2,428	55	18	
" Shehyn.....	25	43	2,420	57	70	
" Mackeen.....	30	38	2,380	62	03	
" Choquette.....	36	32	2,332	72	88	
" A. A. Thibau- deau.....	37	31	2,324	74	96	
" Church.....	38	30	2,316	77	20	
" King.....	40	48	2,300	82	14	
" Forget.....	41	27	2,292	84	89	
" Bostock.....	42	26	2,284	87	84	
L'hon. sir W. Hingston..	46	22	2,252	102	36	
" J. Carling.....	50	18	2,220	123	33	
" G. Drummond.....	50	18	2,220	123	33	
L'hon. M. Gowan.....	53	15	2,196	146	40	
" Fulford.....	54	14	2,188	156	29	
" Lovitt.....	54	14	2,188	156	29	
" Mackay.....	57	11	2,164	196	73	
" Jones.....	57	11	2,164	196	73	
" Wm Ross.....	58	10	2,156	215	60	
" Cox.....	60	8	2,140	267	50	

Comme nous le savons, le sénateur Wm Ross a été nommé à la fin de la session. Le dernier, mais non le moindre, est le sénateur Cox, qui a été absent 60 jours et présent 8 jours, mais qui s'est fait payer tout de même \$2,140 d'indemnité, soit \$267.50 par jour.

M. FOSTER : Puis-je demander à l'honorable député de corriger un oubli ? Il n'a pas donné le nombre de jours d'absence de l'honorable député de Labelle (M. Bourassa).

M. BOURASSA : C'est facile à corriger, car je ne crois pas avoir jamais pris avantage de la moitié des jours d'absence auxquels j'ai droit.

Je sais qu'il est difficile d'établir la valeur de chaque député et sénateur pour le pays.

Ainsi, par exemple, je me rappelle qu'un de ceux que j'ai nommé a déclaré devant une commission d'enquête nommée par le Gouvernement que ce n'était pas trop pour lui de se faire payer un traitement de \$15,000 par année et de ne consacrer qu'une petite partie de son temps et de son intelligence à la compagnie qui l'employait. Mais quand il s'agit du Parlement d'un pays démocratique, je crois que nous devons adopter quelque règle pour traiter tout le monde également et ce sera aux électeurs d'envoyer ici leurs meilleurs hommes pour les représenter. Je n'ai rien à voir dans le choix des représentants du peuple et c'est le Gouvernement qui est responsable du choix des sénateurs. Mais je ne pense pas que le public aurait critiqué la moitié autant l'augmentation de l'indemnité de session si nous avions pu lui prouver qu'en portant cette indemnité à un prix convenable, quand on la compare à un salaire, notre intention n'était pas de sanctionner des abus de confiance comme ceux qui ont été commis par quelques-unes des personnes que j'ai nommées. Je répète que ma critique n'est pas dirigée contre ceux qui ont été forcés soit par maladie soit pour des raisons inévitables de s'absenter, mais je dirai comme le ministre de la Justice a dit : " Nous ne pouvons pas nous laisser guider entièrement par des motifs de compassion ou de charité ". Il doit y avoir une loi basée sur les principes de justice et nous devons tâcher de l'appliquer à tout le monde également autant que possible.

Laissant de côté l'application concrète de la loi, j'ai préparé certains calculs basés sur la loi telle que nous l'avons. Prenons une session moyenne de 150 jours, desquels 100 jours sont des jours de séance ; allouons 15 jours d'absence auxquels les députés ont droit ; il reste 85 jours de travail effectif, ce qui équivaut à une moyenne de \$29.41 par jour.

M. BRODEUR : Comment cela se fait-il, puisqu'un député est obligé d'avoir au moins 30 jours de présence sinon il ne reçoit que \$20 par jour ?

M. BOURASSA : J'ai dit en commençant que le comptable compte comme jours de séance tous les jours que le Parlement ne siège pas et, comme techniquement tous les députés sont présents pendant ces jours de congé, quoique tous absents en réalité, ces jours sont alloués pour tout le monde.

M. CONMEE : Ce n'est pas absolument exact : tout le monde n'est pas absent. Beaucoup de députés qui viennent de loin sont ici chaque jour de la session.

M. BOURASSA : C'est vrai et je le concède. Je ne cherche pas à empêcher les membres qui viennent de loin de toucher leur salaire au complet parce que la Chambre ne siège pas à certains jours, mais je veux empêcher le gros financier qui fait de l'argent avec le public canadien à Montréal, à Toronto ou ailleurs, ou avec son talent, s'il est assez honnête pour s'y fier exclusivement, je veux empêcher cet homme de se faire payer un salaire par l'Etat quand il ne travaille pas pour le gagner. Je suis bien prêt à accepter l'interprétation de la loi de la même manière que le comptable, mais à la condition qu'il y ait au moins une assistance raisonnable des membres soit au Sénat soit aux Communes les jours de séance. J'ai proposé lors du précédent débat sur cette question de modifier la loi de façon à ne payer que \$10 par jour aux membres de l'une ou de l'autre chambre, à moins qu'ils ne soient présents aux séances pendant les deux-tiers au moins des jours de séance, mais s'ils ont assisté aux deux-tiers des séances, qu'ils touchent le plein montant de leur indemnité, moins la retenue prescrite par la loi.

Je prends 150 jours comme une session de durée moyenne, ce qui veut dire environ 100 jours de séance. Le député qui habite Ottawa dans les conditions que l'honorable député de Rainy-River (M. Conmee) a indiquées, serait ici pendant 150 jours et il aurait reçu à la fin de la session une indemnité de \$16.67 par jour. Le député qui habite assez près d'Ottawa pour aller chez lui de temps à autre et se prévaloir des 15 jours d'absence statutaires, touche une moyenne d'environ \$29.41 par jour. Le député qui n'assiste que 30 jours pendant la session retire \$1,675, ou \$55.83 par jour. Le député qui reste ici 20 jours seulement, reçoit \$1,525 soit \$76.25 par jour. Celui qui ne vient au Parlement que pendant 10 jours au cours d'une session, reçoit \$1,375, ou \$137.50 par jour et le député qui assiste à la cérémonie d'ouverture, pour retourner chez lui aussitôt après et ne plus revenir, reçoit \$1,240 pour sa journée. Ce n'était certainement pas l'intention du Parlement, lorsque nous avons porté l'indemnité à ce que nous avons cru être un chiffre raisonnable, de payer \$1,240 au député ou sénateur qui vient ici le jour de la convocation des Chambres pour offrir ses hommages au Gouverneur général et boire un verre de champagne avec le

président du Sénat pour retourner aussitôt dans sa famille et ne plus revenir.

J'ai cru devoir attirer l'attention du Gouvernement sur ces détails afin qu'il puisse, soit à cette session soit à la session suivante, modifier cette loi de façon à faire disparaître ce que j'appelle une injustice criante perpétrée envers le public canadien et envers les membres assidus des deux Chambres qui restent ici pour accomplir leurs devoirs. Nous pourrions remédier au mal assez facilement au moyen de la disposition suivante que j'ai rédigée à la hâte et que j'offre à la considération de la Chambre. L'article de la loi de l'année dernière pourrait être abrogé et remplacé par le suivant :

27. Un membre n'aura pas droit à ladite indemnité de session à moins qu'il n'assiste aux deux tiers au moins des séances de la Chambre dont il est membre, mais son indemnité pour assistance à un nombre moindre de séances sera de \$10 pour chaque jour de présence.

L'article 8 pourrait être abrogé et remplacé par le suivant :

31. Chaque membre de l'une ou de l'autre Chambre enregistre sa présence en signant personnellement, pendant la séance, le registre exprès que tiendra le greffier de la Chambre et le greffier devra attester dans ce registre la signature de chaque membre et l'heure à laquelle il a apposé sa signature.

2. Le greffier de l'une ou de l'autre Chambre, quand il en sera requis, donnera à chaque membre un certificat établissant le nombre de jours de présence dudit membre, tel que le registre en fait foi, à partir du jour de la convocation jusqu'à ladate de l'émission du certificat.

3. A la fin de la session, le greffier de chaque chambre devra fournir à chaque membre un certificat attestant le nombre de jours que la Chambre siège et le nombre de jours de présence du membre, tel que le registre en fait foi.

Le paragraphe 4 pourrait être le même que le paragraphe 2, tel qu'il a été modifié ce soir.

Une fois ledit certificat signé par le greffier et ledit état certifié par lui, le comptable paiera audit membre l'allocation à laquelle il a droit selon lesdits états et certificats.

Je crois aussi que dès que la règle de ce registre et du certificat du greffier sera adoptée, le comptable devra avoir le pouvoir de payer l'indemnité de session à tout membre qui en fait la demande pour chaque jour attesté par le greffier. Je crois que ce moyen ferait disparaître l'inconvénient dont certains députés se plaignent et qui existe d'après la nouvelle loi et qui les force d'attendre à la fin du mois avant de pouvoir toucher une fraction quelconque de leur indemnité. Dès que le greffier a attesté de l'assistance d'un membre, il ne devrait pas y avoir d'objection de la part du comptable de lui payer son indemnité pour chacun de ces jours ainsi attestés.

M. FOSTER : Je crois que l'exposition que vient de faire l'honorable député de M. BOURASSA.

Labelle (M. Bourassa) mérite quelque attention de la part de la Chambre mais plus particulièrement de la part du Gouvernement. Je regretterais de voir adopter ce projet de loi après l'énoncé que vient de faire mon honorable collègue de Labelle, sans quelque déclaration de la part du Gouvernement sur ce qu'il faut faire. J'ai moi-même constaté plusieurs de ces inconvénients dans la loi de l'année dernière après qu'elle eût été adoptée et pendant qu'on s'élevait par tout le pays contre l'augmentation de l'indemnité. Un de nos journaux avait fait un calcul très concluant dans le genre de celui de l'honorable député qui reçut beaucoup de publicité dans la presse du pays. J'ai moi-même fait un calcul à ma manière et j'en suis venu à peu près à la même conclusion que l'honorable député de Labelle. Nous qui, en notre qualité de membres du Parlement, avons statué de nous payer \$2,500 par année, somme que nous devons considérer comme un peu plus qu'une indemnité, devrions voir à ce que le pays reçoive l'équivalent de l'argent qu'il paie à ses représentants, vu que c'est le devoir du Parlement de le protéger contre les défauts qui se rencontrent dans cette loi et qui nous ont été si bien exposés ce soir. Nous qui siégeons au Parlement ne pouvons faire choix des membres des différentes circonscriptions. C'est le peuple qui choisit ses représentants. Mais nous sommes ici pour faire les lois et les règles qui doivent régir le paiement de ces montants et c'est justice à rendre à nos commettants, c'est justice à rendre aux Chambres dont nous sommes membres, c'est justice à rendre aux fonctions publiques que le Parlement est censé de remplir que des inconséquences grossières comme celles qui ont été montrées ce soir devant la Chambre ne devraient pas être tolérées dans la loi que nous adoptons et insérons dans nos statuts. Il est impossible dans un pays d'aspects si divers et d'une si vaste étendue de poser une règle immuable, mais nous pouvons facilement faire en sorte que les grossières inconséquences, les torts mêmes qu'on nous a montrés dans le statut disparaissent de nos lois.

Ainsi il ne devrait pas être possible à un membre du Parlement de toucher \$1,240 ou plus des deniers publics pour n'accomplir qu'un seul jour de ses devoirs comme législateur. Cela devrait être impossible aux termes de la loi et le Gouvernement doit modifier la loi de façon à faire disparaître cet abus flagrant. Une des grandes difficultés qui s'offrent à l'exercice de nos fonctions législatives est le manque d'assiduité des membres, leurs absences ou leur défaut d'esprit de suite. Les membres vont et viennent ; ils assistent une couple de jours aux séances ; ils s'éloignent pour un nombre de jours considérable ; ils reviennent et ne peuvent saisir le fil de la discussion comme s'ils eussent été assidus aux séances. De la sorte notre travail est entravé et ne saurait être aussi effectif. Une des raisons de

l'augmentation de l'indemnité est le besoin d'avoir autant de députés que possible aux séances pour traiter des affaires publiques. C'est une dette que chaque député a contractée envers ses commettants. C'est aussi une dette qu'il doit à ses collègues. Je n'ai pas l'intention de discuter plus longuement cette question dans le moment, mais je dis que le public a parfaitement le droit de nous forcer à lui rendre un compte avéré si, en légiférant pour notre propre avantage, nous ne corrigeons pas les fautes par trop nombreuses et par trop apparentes que contient la loi. Je ne prétends pas que nous devrions établir une règle de fer, mais nous devrions faire tout ce qu'il nous est possible pour augmenter l'efficacité de la Chambre et empêcher ceux qui ne donnent pas suffisamment d'attention à leurs fonctions législatives de se faire payer la plus forte partie de ce qui est censé être une rémunération pour un travail réel.

M. R. L. BORDEN : Il y a beaucoup de vrai dans les observations de l'honorable député de Labelle sur l'existence d'un abus et je suis prêt à appuyer fortement toute mesure qui tendrait à réduire dans de fortes proportions l'indemnité de session à ceux qui n'assistent pas, disons aux deux tiers des séances. Mais je dirai à mon honorable collègue de Labelle que le membre du Parlement qui s'inscrit au commencement de la journée et qui retourne en ville pour passer son temps ou qui perd le temps des séances dans le fumoir ou la bibliothèque et qui ne prend aucun intérêt dans les affaires publiques qui se traitent dans les Chambres ou dans les comités, n'est peut-être pas aussi utile au bien commun que celui qui assiste à environ la moitié des séances mais qui s'intéresse aux mesures publiques pendant qu'il y est. Je dirai, dans le même esprit de bienveillance que celui de l'honorable député (M. Bourassa), que beaucoup de ceux qu'il a nommés dans ses tableaux ont passé plus d'heures à la Chambre et dans les comités que l'honorable député lui-même.

M. BOURASSA : J'ai dit positivement que plusieurs d'entre eux avaient gagné chaque cent qu'ils ont reçu.

M. R. L. BORDEN : Il est juste d'envisager cette question sur ses deux faces. Il est très facile de faire acte de présence pendant un certain nombre de jours pendant la session, et cependant n'assister que peu d'heures aux séances. Il est parfois difficile pour un homme qui est très engagé dans ses affaires personnelles et qui a fait des sacrifices pour entrer dans la vie publique, d'assister à la moitié ou aux deux tiers des séances, mais il rend de grands services au public lorsqu'à Ottawa il assiste à tous les comités dont il est membre et occupe son siège à la Chambre depuis 3 heures de l'après-midi jusqu'à ce que la séance soit levée, et qui consacre ses forces vives au

pays par ses conseils et sa critique des mesures soumises à la discussion. Ni les certificats, ni les lois, ni rien du tout ne peuvent donner une idée absolument exacte de ce que le membre au Parlement à le droit de recevoir pour les services qu'il rend au pays.

On peut seulement faire un calcul approximatif, basé sur des déductions, de ce que valent par jour les services d'un membre du Parlement ou de la retenue d'une certaine somme par jour, s'il n'assiste pas, par hasard, aux deux tiers des séances. J'admets que le nombre des présences n'est pas ce qu'il devrait être. Un bon nombre de membres du Parlement n'assistent pas aussi régulièrement aux séances qu'ils devraient le faire. Mais je reconnais que des personnes qui sont entrées dans la vie publique, en s'imposant de grands sacrifices, ne peuvent pas être ici tout le temps. Puis encore, un bien petit nombre des 150 membres environ qui assistent régulièrement aux séances, consacrent sérieusement et patiemment leur attention aux travaux. Je considère cela comme un mal aussi grand que celui dont s'est plaint l'honorable député de Labelle (M. Bourassa). Je mentionnerai autre chose. L'honorable député de Labelle a donné des noms ; eh bien, ce sont précisément ceux qui rendent un compte juste et fidèle de chacune de leurs absences dont les noms figurent dans les tableaux qu'il a donnés. D'autres, peut-être, qui n'ont pas aussi bonne mémoire, qui n'ont pas tenu un compte aussi sévère de leurs absences, ne figurent pas dans cette liste. C'est un de ces détails qu'il ne faut pas oublier. Il y a dans les règlements de la Chambre, tels que modifiés, par le comité qui a eu la charge d'en faire la révision, une disposition tirée d'une des règles aujourd'hui en vigueur au parlement australien. Cette disposition est en tout point semblable à celle qui existe au Sénat canadien et stipule :

Il devra être dressé chaque jour une liste des membres présents et cette liste sera insérée au procès-verbal du jour.

Cette proposition sera soumise à la Chambre lundi, dans le rapport du comité, et il me semble qu'elle contribuera dans une certaine mesure à faire cesser un des abus auxquels j'ai fait allusion. Je dirai à l'honorable ministre de la Justice (M. Aylesworth) que nous pourrions très bien ajouter un quatrième paragraphe à l'article 31 qu'il propose de rétablir. Ce paragraphe pourrait se lire ainsi :

Avant de certifier cet état, le greffier devra le vérifier en se rapportant au procès-verbal ou aux délibérations de la Chambre ou à tout autre feuille de présence qui sera tenue en vertu des règlements prescrits par la Chambre à laquelle le membre du Parlement appartient.

Cette disposition fait cesser certains inconvénients que présentait l'émission du certificat ou autre procédure semblable qui déroge à la dignité de la Chambre et amé-

nera une attestation plus exacte du nombre des présences. J'offre ces deux propositions à l'honorable ministre de la Justice, et si le Gouvernement n'y a pas d'objection, je les soumettrai par voie d'une motion. Je crois que ces modifications tendraient, de concert avec les règles que j'ai mentionnées, à faire cesser certains abus. En même temps, je suis prêt à appuyer toute modification au projet de loi à l'étude, en vertu de laquelle l'absence trop prolongée d'un membre entraînerait la retenue d'une proportion encore plus forte de l'indemnité de session.

M. AYLESWORTH : Le sujet dont la discussion a été soulevée par l'honorable député de Labelle (M. Bourassa), est sans contredit d'un haut intérêt non seulement pour les membres du Parlement, mais pour le public qui paie l'indemnité sessionnelle et nous envoie ici le représenter. Le mode de paiement est loin d'être facile. Les moyens de le calculer sont si compliqués qu'il faut beaucoup d'étude de la part de quiconque entreprend de juger exactement de son fonctionnement et de son effet dans chaque cas particulier. C'est un de ces sujets sur lesquels je n'ose pas donner trop librement mes opinions, car c'en est un auquel je n'avais jamais porté beaucoup attention à venir jusqu'à tout récemment et qui, lorsque j'ai tenté de l'approfondir en vue de préparer certaines modifications dans le genre de celles que je viens de proposer, m'a convaincu de la nécessité de réfléchir longuement afin de ne pas tomber sans cesse dans les inconséquences et les contradictions. Je ferai remarquer que les anomalies qu'a exposées l'honorable député de Labelle (M. Bourassa) et qu'a commentées l'honorable député de Toronto-nord (M. Foster) ne sont pas du tout le résultat de la loi que nous avons adoptée l'année dernière en vue d'augmenter l'indemnité sessionnelle. Ces anomalies existent d'après le système établi au Canada depuis la confédération et qui existait même sous l'union. Ces anomalies ne résultent pas du fait que l'indemnité de session a été changée de temps à autre.

M. BOURASSA : L'honorable ministre de la Justice veut-il me permettre un mot ? Je veux faire remarquer que l'augmentation de \$1,500 à \$2,500 a grossi davantage les proportions qui se rencontraient sous l'ancienne loi. Le ministre peut comparer lui-même les chiffres de l'année dernière avec ceux des années précédentes.

M. AYLESWORTH : Il n'est pas douteux que c'est là le résultat. La disproportion qui existe entre le montant à payer au membre qui ne s'est pas absenté ou qui ne s'est absenté qu'en de rares occasions et le montant à payer à celui qui s'est beaucoup absenté grandit en proportion de l'augmentation du total du montant brut de l'indemnité. Il

M. R. L. BORDEN.

n'est pas juste de vouloir faire croire—ce qui, sans doute, n'est pas l'intention de l'honorable député de Labelle (M. Bourassa)—que ces anomalies découlent de la loi de l'année dernière, car elles existaient avant cela, quoiqu'elles ne fussent pas aussi prononcées. Elles sont le fruit naturel des méthodes qui sont établies au Canada et qui ont fleuri sous tous les gouvernements depuis 40 à 50 ans. Ce sont indiscutablement des matières d'importance, des matières qui méritent notre sérieuse attention, mais des matières qu'il ne faut pas songer à rectifier dans l'espace de quelques minutes ou même quelques heures. Ainsi, il m'est venu à l'esprit, pendant que j'écoutais l'honorable chef de l'opposition proposer d'ajouter différents paragraphes à l'article 31 que nous discutons, que nous tomberions immédiatement dans de graves difficultés si nous acceptions sa proposition, car l'article 31 s'applique à la présente session, ou devrait au moins s'y appliquer, et j'ai l'intention de le proposer en ce sens au comité.

Nous devrions appliquer à la présente session les exigences relatives au bordereau de présence, à l'affidavit, aux frais de subsistance. Si nous acceptons cet amendement, la proposition de l'honorable chef de l'opposition devient inacceptable car elle prescrit qu'avant de certifier un bordereau de présence, le greffier doit le vérifier en référant aux procès-verbaux, aux minutes de la Chambre ou à toute feuille de présence, ce qui n'existe pas aux termes des règlements de la Chambre basse. Dans les circonstances, la question ayant été portée aussi significativement à l'attention de la Chambre et ayant été discutée, des idées très précieuses ayant été suggérées, je crois que ce que nous avons de mieux à faire est d'adopter l'amendement que je propose afin d'exercer un certain contrôle sur le paiement de l'indemnité à la présente session, et que la question soit laissée à l'étude dans l'intervalle jusqu'à la prochaine session.

M. R. L. BORDEN : Je ne savais pas, lorsque j'ai fait ma proposition, qu'il était question de rendre la loi applicable dès cette session.

M. AYLESWORTH : Je n'en avais pas parlé. Mais j'ai l'intention de proposer—et j'ai devant moi la proposition que je vais proposer à cet effet—que cette loi s'applique à la présente session. L'année dernière, à cause d'un oubli, la disposition relative à la retenue n'a pas reçu son application. Je crois que toutes ces dispositions relatives à la retenue, à la commutation des frais de route, aux frais de route et les autres doivent recevoir leur application dès cette session.

M. R. L. BORDEN : Il serait très possible d'ajouter quelques mots à ce paragraphe pour n'en prescrire l'application qu'aux sessions à venir. Mais puisque la règle de la Chambre sur laquelle je m'appuyais ne pourra pas être mise en vigueur à cette ses-

sion, ma proposition n'aurait pas pu avoir son effet à cette session-ci.

* M. AYLESWORTH : C'est ce que je voulais dire.

M. R. L. BORDEN : Et comme elle ne doit avoir son application qu'aux sessions à venir, je n'ai pas d'objection à accepter, quant à moi, le conseil du ministre de la Justice de ne pas insister à cette session sur ma proposition. J'accepte, mais à la condition que la question sera reprise à la prochaine session et que des mesures seront prises pour faire cesser ces abus. Si le Gouvernement n'est pas disposé alors à prendre lui-même l'initiative, je le ferai moi-même.

M. SAM. HUGHES : Je ne perdrai pas beaucoup de temps à considérer cette question au mérite. Je veux tout simplement, en justice pour celui qui n'assiste pas régulièrement aux séances, faire valoir une raison qui a son importance. S'il y a un député qui occupe un siège à partir de la troisième rangée et qui entend un dixième de ce qui se débite à la Chambre, je retirerai l'assertion que je vais faire. Je suis positif que l'assistance aux séances serait bien plus nombreuse, si les membres qui occupent les premières rangées des sièges se plaçaient de façon à être entendus de toute la Chambre quand ils prennent part à une discussion, au lieu de s'adresser tantôt en avant, tantôt en arrière et aussi souvent sur chaque côté d'eux. Je m'étonne toujours de la patience des députés qui occupent les sièges de derrière et qui n'entendent jamais un mot sur cinquante de la discussion. Je crois que la règle qui exige qu'un député se lève pour prendre part à un débat doit parler de façon à être entendu de toute la Chambre. Si l'on s'en tenait à cette règle, les discussions seraient bien plus intéressantes et beaucoup des députés des deux côtés de la Chambre qui s'absentent maintenant plus qu'il ne devraient, pour aller au fumoir ou en ville, préféreraient rester ici et figurer dans les discussions. S'il n'existe pas de règlement à cet effet, j'espère qu'il y en aura un.

M. L. G. McCARTHY : C'est à tort qu'on semble croire que parce qu'un député n'est pas constamment à son siège, il néglige ses devoirs. Ceux qui comme moi font partie du Parlement depuis neuf ou dix ans, n'ont jamais vu une Chambre aussi nombreuse que ce soir, dans le mois de juillet et à la fin d'une session. Je dis donc que ceux qui siègent ici depuis trois parlements.

M. SAM. HUGHES : L'honorable député de Simcoe-nord (M. L. G. McCarthy) et l'honorable député de York-sud (M. W. F. Maclean) sont tous deux présents.

M. L. G. McCARTHY : Je ne vois pas pourquoi l'honorable député fait ce rapprochement, mais il me permettra de lui dire que j'ai toujours dit franchement à mes électeurs le nombre de jours que je m'étais

absenté, et ils m'ont élu trois fois. Nous ne devons pas nous critiquer injustement les uns les autres ni laisser croire au public que l'assiduité des députés n'est pas telle qu'elle devrait être. Je considère qu'un député ne peut pas posséder à fond la moitié des questions débattues devant le Parlement. Ne vaut-il pas mieux qu'un député cherche à se faire une spécialité de certaines questions, et travaille à s'en rendre maître, au lieu d'acquérir une foule de connaissances superficielles qu'il ne pourra jamais posséder à fond ? En étudiant bien cette question, je crois qu'on finira par comprendre que la présence d'un député est moins utile dans la Chambre que devant les comités et sur ce point je partage absolument tout ce que vient de dire l'honorable chef de l'opposition. La partie la plus ardue des fonctions des députés n'est pas d'assister aux séances de la Chambre, mais de suivre les séances des comités où s'élaborent les lois les plus importantes. Ce n'est pas tant d'après ce qui se fait ici l'après-midi et le soir que d'après le travail des comités, dans la matinée qu'il faut calculer la valeur des députés.

Les récriminations de l'honorable député de Labelle sur ce point, sont bien fondées ; mais bien que lui-même soit presque constamment à Ottawa, il ne consacre pas à l'étude des différentes questions autant de temps et de travail que beaucoup d'autres de ses collègues ; et par conséquent le reproche qu'il adresse à ceux qui s'absentent de temps à autre de la Chambre, mais qui prennent une grande part aux délibérations des comités, n'est pas aussi mérité que pourraient le faire croire les chiffres qu'il a cités.

L'ancienne loi qui donnait crédit à un député de son travail devant les comités était peut-être plus juste que la loi actuelle. Je ne reproche pas à mon honorable ami d'avoir soulevé cette question, mais je crois qu'elle aura un mauvais effet dans le pays. Ceux qui liront la statistique qu'il nous a donnée, supposeront qu'elle s'applique à tous les députés, tandis qu'en réalité elle ne peut s'appliquer qu'à un très petit nombre. La doctrine que tous les hommes ont une égale valeur, n'est pas plus vraie ici qu'ailleurs. Il y en a parmi nous qui ne consacrent peut-être pas tout leur temps à leurs travaux législatifs mais dont l'absence du Parlement serait une perte pour le pays. Ce sont des hommes qui ont réussi dans leurs carrières, qui ont créé de grandes industries et dont les conseils sont précieux pour les chefs des deux partis. Dans une heure, par leurs conseils, ils peuvent rendre plus de services que d'autres pendant six mois. Ces hommes ne viennent pas ici pour toucher quelques dollars. En venant au Parlement ils font un sacrifice pécuniaire. Ils perdent beaucoup plus de \$2,500 par année en venant ici. Le fruit de l'expérience qu'ils ont acquise dans le commerce et l'industrie, est

d'une valeur inappréciable. Ne donnons pas cours à l'idée que les électeurs ne doivent pas réélire un homme sous prétexte qu'il ne passe pas autant d'heures à Ottawa que certains autres députés. J'en vois plusieurs qui ont été souvent absents cette année, mais ce serait une grande perte pour le pays si nous devions être privés de leurs services et de leurs conseils.

M. BOURASSA : L'honorable député ne croit-il pas que la moyenne des deux-tiers que j'ai fixée, couvrirait les cas qu'il a cités ?

M. L. G. McCARTHY : Je n'ai pas étudié la question suffisamment pour me prononcer.

M. BOURASSA : Je n'ai jamais demandé que tous les députés fussent présents tout le temps.

M. McCARTHY : L'honorable député ne l'a pas dit, mais c'est ce qu'il a laissé entendre. S'il met dans l'idée des électeurs qu'ils ne doivent pas réélire un homme sous prétexte qu'il aurait été moins assidu qu'un autre il les engagera dans une mauvaise voie. Dans cette affaire comme dans celle que nous avons discutée cet après-midi, à propos de la limite de dix milles, tout l'avantage est du côté de ceux qui demeurent près de la capitale. Je suis au nombre de ceux qui ont la bonne fortune de pouvoir retourner chez eux toutes les semaines. Mais ceux qui habitent dans l'extrême est ou l'extrême ouest ne peuvent pas le faire aussi souvent. Or, supposons qu'un débat dure plusieurs semaines, et qu'un député qui a entendu tous les arguments imaginables pour et contre, s'absente trois ou quatre jours, pendant que ce débat se prolonge. Convient-il de l'en punir au delà de la déduction régulière de son indemnité parlementaire ? Je ne le sais pas, et cela mérite d'être pris en considération.

M. BRISTOL : L'honorable député de Labelle (M. Bourassa) m'a fait l'honneur de mentionner mon nom. En toute justice, il aurait dû expliquer que je n'ai eu l'honneur d'occuper un siège dans cette Chambre que deux mois, au plus, après l'ouverture de la session.

M. BOURASSA : En effet, et je remercie l'honorable député de m'avoir signalé cette omission.

J'ai aussi mentionné l'honorable député de Lévis, mais je répète, en justice pour ceux que j'ai nommés que je n'ai pas cru devoir faire de distinction. J'ai simplement pris la liste dans le rapport de l'auditeur général pour faire voir l'application de la loi.

M. BRISTOL : J'ai suivi avec intérêt le discours de l'honorable député de Simcoe-nord (M. McCarthy)—je l'approuve entièrement. Il m'est absolument impossible d'entendre ce qui se dit dans le cours ordinaire de la discussion ; je ne parviens à saisir quelques mots que lorsque l'orateur élève la

M. L. G. McCARTHY.

voix plus qu'à l'ordinaire. Ainsi, en restant à mon siège, je perds mon temps en m'efforçant inutilement à entendre ce que se disent les chefs des deux partis. Je considère cette question comme importante. Je déclare franchement—et c'est probablement le cas de la plupart de ceux qui siègent en dehors du cercle privilégié—j'aimerais beaucoup entendre ce qui se dit, sans être obligé de recourir aux "Débats" le lendemain.

Malgré toutes nos bonnes intentions et notre désir de lire les "Débats," le lendemain matin nous sommes appelés devant un comité ou d'autres affaires nous réclament, et nous nous laissons arriérer, et il arrive que nous ne pouvons plus suivre le débat avec connaissance de cause.

Cela intéresse beaucoup plus le pays que la question de quelques dollars. L'indemnité parlementaire n'est pas une chose à mettre en tranche et à partager en heures et en jours. Il s'agit simplement de savoir ce que nous faisons pour nos commettants. Je dis, avec l'honorable député de Simcoe-nord, que ce n'est pas tant le nombre d'heures qu'un député passe à son siège sans entendre ce qui se dit, que le travail qu'il fait, qui doit être pris en considération.

Je ne crains pas de dire qu'il n'y a pas dans cette Chambre un seul avocat qui ait prononcé un discours important sur la question des écoles l'an dernier, sans que la préparation de ce discours lui ait coûté trois semaines de travail, en dehors de la Chambre. Il ne lui aurait servi de rien de se tenir ici, car il n'aurait rien entendu. Quant à l'étude des lois, un député, surtout, un député de l'opposition ne peut pas se rendre maître du fonctionnement intime de tous les départements de l'administration du pays, et pour être de quelque utilité, il doit se faire une spécialité de certaines questions auxquelles ses études ou ses occupations antérieures l'ont plus spécialement préparé. Il peut alors donner des conseils ou faire des propositions utiles au pays ou à la région qu'il représente.

M. R. L. BORDEN : J'attendais toujours qu'un orateur de la droite prit la parole au nom de ceux qui occupent les premières rangées, mais comme personne ne paraît disposé à se lever, j'en conclus que la cause principale ne vient pas de ceux qui occupent les premiers sièges, mais du mauvais acoustique de la chambre. Pendant trois ans, j'ai eu la bonne fortune d'occuper un siège en arrière, et j'ai constaté que je pouvais entendre parfaitement tout ce qui se disait de l'autre côté et que je ne tenais pas particulièrement à entendre, mais que je ne pouvais pas comprendre ce que disaient mes propres chefs. Je ne doute pas que c'est encore ce qui a lieu. Les honorables membres de la droite entendent assez bien ce que disent les orateurs de la gauche placés sur les premiers rangs, pendant que nous saisissons passablement les remarques des

orateurs de la droite, placés aux premiers rangs.

Dans le cours ordinaire des délibérations, il est très difficile de toujours parler assez haut pour être entendu de tous, même de ceux auxquels on tourne le dos. Je conseillerais à quelques-uns de nos amis qui siègent en arrière d'en faire l'expérience pendant que j'irais me mettre à leur place et m'efforcerais d'entendre ce qu'ils disent.

M. SAM. HUGHES : Que dirait-on de l'idée de mettre les chefs sur les bancs d'arrière ?

M. R. L. BORDEN : Cela vaudrait mieux. C'est une heureuse idée, comme en a souvent l'honorable député de Victoria, et je suis certain que l'Orateur et les membres du Gouvernement en feront leur profit. Quoi qu'il en soit, ce débat aura servi à dissiper certaines idées erronées qui avaient cours. L'honorable député de Simcoe-nord (M. McCarthy) a fait certaines remarques très utiles et très appropriées, et, comme l'honorable député de Toronto-centre, je les approuve cordialement.

M. KEMP : Je n'avais pas l'intention de prendre part à ce débat, mais à mesure qu'il se prolongeait, j'ai pensé que je devais peut-être faire certaines remarques. L'honorable député de Labelle (M. Bourassa) qui a amené cette question sur le tapis, m'a fait l'effet de vouloir s'ériger en juge de ses collègues et s'assigner le rôle de décider quels sont ceux qui doivent siéger dans cette Chambre, et quels sont ceux qui n'y doivent pas siéger. Pour ma part, je ne dois rien à personne ici ; je n'ai jamais demandé, et je ne demanderai jamais, à mes collègues leur permission pour venir siéger ici. Ce ne sont pas mes collègues qui m'ont demandé d'entrer dans la vie publique. Il n'a pas dépendu de moi, non plus, d'y entrer ou de n'y pas entrer, et par conséquent, ce côté de la question ne nous concerne aucunement.

Quant à l'assiduité des membres, je réclame pour les députés le privilège de choisir eux-mêmes les discours qu'ils désirent entendre et ceux qu'ils ne veulent pas entendre. Nous n'avons pas besoin d'un compteur automatique pour enregistrer nos entrées et nos sorties. Il se prononce ici beaucoup de discours que je préférerais ne pas entendre.

L'honorable député de Labelle m'a fait l'honneur de mentionner mon nom ; en parcourant le rapport de l'auditeur général que j'ai ici, il a relevé dans ma déclaration le fait que j'ai été absent 55 jours, durant la dernière session. Je crois, en effet, avoir été absent 55 jours, et je suis certain de ne pas m'être absenté plus de 55 jours.

L'honorable député de Toronto-nord (M. Foster) a demandé à l'honorable député de Labelle pourquoi il n'avait pas fait le relevé de ses propres absences, et il lui a répondu qu'il n'a pas touché la moitié de ce

qu'il vaut. Il estime donc ses services à \$5,000, puisqu'il a touché \$2,500. Il peut s'estimer à ce prix, mais d'autres peuvent ne pas partager cette opinion.

M. BOURASSA : Je n'ai pas bien compris ce que vient de dire l'honorable député.

M. KEMP : Quand l'honorable député de Toronto-nord a demandé à l'honorable député de Labelle pourquoi il n'avait pas fait le relevé de ses propres absences, il a répondu qu'il n'avait pas touché la moitié de ce qu'il vaut.

M. BOURASSA : Pas du tout ; j'ai simplement dit que je n'avais pas été absent la moitié du temps que la loi nous accorde. Je n'ai pas parlé du chiffre de l'indemnité. Il n'est pas possible d'établir la valeur individuelle des membres.

M. KEMP : Alors, j'ai mal entendu la réponse de mon honorable ami. J'avais compris qu'il disait qu'il n'avait pas touché la moitié de ce qu'il vaut.

M. BOURASSA : C'est ce qu'il avait dans l'idée.

M. KEMP : J'accepte l'explication de l'honorable député. Pour en revenir à l'assiduité des députés, je tiens à dire que depuis plusieurs semaines j'ai consacré de 14 à 16 heures par jour à mes devoirs de membre de cette Chambre. Je ne sais pas au juste combien d'heures j'ai passées dans cette Chambre, mais j'ai consacré de 14 à 16 heures par jour à mes devoirs parlementaires à Ottawa. De plus, je répète que le vrai travail ne se fait pas ici. D'ailleurs, il arrive bien souvent que ceux qu'on appelle les députés des bancs d'arrière, et dont je fais partie, font des propositions, donnent des conseils très utiles à ceux qui occupent les premiers rangs et prennent souvent la parole, et c'est le pays qui en profite.

Il y a des députés qui, sans prendre souvent la parole, sont très utiles et rendent de grands services ici et dans les comités. J'ai cru devoir faire ces quelques remarques et je répète que si je suis député je ne le dois à aucun de mes collègues, que ce n'est pas moi qui ai désiré entrer dans la vie publique et que je préférerais n'y pas être.

M. SPROULE : Je crois que si la proposition de l'honorable député de Victoria (M. Hughes) était adoptée, il se produirait d'autres inconvénients. Je crois aussi que la principale difficulté provient du mauvais acoustique de la Chambre. Il y a déjà plusieurs années, j'avais proposé de disposer les sièges en hémicycle et en gradins. De cette manière, l'orateur se trouverait toujours à faire face à la plus grande partie de son auditoire et il se ferait plus facilement entendre.

Outre le défaut d'acoustique, il y a aussi le bruit continu qui empêche d'entendre ce que disent les orateurs. Si un député

était obligé de toujours parler assez haut pour être entendu jusque sur les derniers sièges, il pourrait se trouver dans la situation d'un certain prédicateur écossais. On sait que dans la Haute-Ecosse, on a l'habitude de toujours mettre le pronom après le nom. Ce prédicateur avait pris pour texte de son sermon : " Satan est comme un lion rugissant cherchant qui dévorer." Il commença ainsi: Mes frères, je diviserai mon sermon en quatre points. Nous chercherons d'abord qui diable il est; deuxièmement nous nous demanderons où diable il va; troisièmement, nous tâcherons de découvrir qui diable il cherche et enfin, j'essaierai de vous expliquer ce que personne n'a encore fait, ce que diable il rugit.

Si quelqu'un entreprenait de mettre ici en pratique ce que propose l'honorable député de Victoria, il pourrait fort bien arriver qu'on fût tenté de se demander " que diable rugit-il ?"

M. AYLESWORTH : Je propose comme article 4.

Les dispositions du présent acte s'appliquent à la présente session du Parlement.

(La motion est adoptée.)

M. SAM. HUGHES : Je désire faire une observation à l'honorable ministre de la Justice. Les honorables députés de Simcoe-nord et de Toronto (M. Kemp) ont parlé de l'importance du travail des comités. Il peut arriver qu'un député fasse un travail bien utile devant un comité, mais s'il n'assiste pas à la séance de la Chambre, il perd sa journée. Je maintiens et je crois que la Chambre sera de mon avis, que les honorables députés que je viens de mentionner ont raison, qu'il se fait beaucoup plus de travail utile dans les comités qu'ici et que la présence d'un député à une séance d'un comité devait être comptée comme s'il assistait à la séance de la Chambre.

(Il est fait rapport du bill qui est lu une 3e fois et adopté.)

DISCUSSION SUR LE BILL RELATIF A LA COUR SUPREME DU NOUVEAU-BRUNSWICK.

Le projet de loi (224), déposé par M. Aylesworth, relatif à la Cour Suprême de la province du Nouveau-Brunswick est lu pour la 2e fois, et la Chambre se forme en comité pour l'examiner.

Sur l'article 1er.

M. AYLESWORTH : Le seul but de cet article est de décréter que dès que la loi du Nouveau-Brunswick entrera en vigueur, chaque fois que dans un acte de ce Parlement, il sera question de la cour suprême du Nouveau-Brunswick, cette expression devra être interprétée comme signifiant la cour constituée par la loi du Nouveau-Brunswick. Pour plus de clarté,

M. SPROULE.

je propose d'ajouter après le mot " acte " les mots " du Parlement du Canada ". De cette manière, chaque fois que les mots " cour suprême de la province du Nouveau-Brunswick " se rencontreront dans un acte du Parlement fédéral, ils devront être interprétés comme désignant le nouveau tribunal institué par la loi du Nouveau-Brunswick. Ce résultat sera obtenu en ajoutant après le mot " acte ", la première fois où il se rencontre dans l'article à la 10e ligne, les mots " du Parlement du Canada ".

M. STOCKTON : Je n'ai pas eu une copie du bill mais je crois qu'il contient une proposition pour le moins douteuse, car il est bien connu que la législature du Nouveau-Brunswick ne demande pas cette loi pour assurer une meilleure administration de la justice, mais pour se débarrasser d'un des juges actuels. Cela est bien connu dans la province, où l'on sait aussi que la loi du Nouveau-Brunswick ne peut avoir aucun effet sans le consentement du Gouvernement ou du Parlement d'Ottawa. Or je considère que nous ne devons pas donner notre assentiment à un bill qui, à mon sens, porte atteinte à l'indépendance de la magistrature. Je n'ai pas eu l'avantage de lire le bill, mais je crois de mon devoir d'avertir l'honorable ministre de la Justice, et l'honorable premier ministre d'être très prudent en proposant l'adoption d'une loi qui abolit un tribunal aussi vieux que la province et qui permet à ce gouvernement de nommer les six juges de ce tribunal sans être obligé de nommer de nouveau les anciens juges.

Je demande à l'honorable ministre de la Justice dans quelle situation se trouveront ces juges. Je suppose qu'ils resteront juges de la cour suprême du Nouveau-Brunswick et continueront à toucher leur traitement. Mais supposons qu'ils ne soient pas nommés de nouveau. Il arrivera alors que les autres juges qui auront été nommés retireront aussi leurs appointements et le pays se trouvera à payer double. Mais ma principale objection c'est le coup que cela portera à l'indépendance de la magistrature dans cette province, si ce bill est adopté par la Chambre pour donner force de loi à la loi de la législature du Nouveau-Brunswick.

M. AYLESWORTH : La question de savoir ce qu'il sera fait des juges de la cour qui sera abolie, a été soulevée l'autre jour par l'honorable député de Toronto-nord (M. Foster) lorsque le bill a été déposé et j'ai dit tout ce que je pouvais dire du sort qui serait fait à ces juges quand la loi serait en vigueur. Quant aux motifs qu'a pu avoir la législature du Nouveau-Brunswick de voter cette loi, je n'en puis rien dire. Je ne connais rien des circonstances auxquelles l'honorable député fait allusion. Tout ce que je sais, c'est que la législature

a voté cette loi, qu'elle a reçu l'assentiment royal le 23 mars dernier et qu'elle doit entrer en vigueur à la date que fixera le lieutenant-gouverneur du Nouveau-Brunswick par une proclamation. Ce Parlement n'a aucune juridiction sur cette loi.

M. STOCKTON : N'est-il pas vrai que cette loi ne peut avoir aucun effet sans être complétée par un acte de ce Parlement ?

M. AYLESWORTH : Je ne le crois pas. Je ne vois pas ce que nous pourrions faire, si nous en avions le désir, pour empêcher la législature du Nouveau-Brunswick d'adopter aucune loi qu'elle jugerait à propos pour modifier la constitution de ses tribunaux ou abolir un tribunal quelconque de cette province.

M. STOCKTON : L'honorable ministre pose-t-il en principe qu'une législature provinciale peut faire des lois à l'égard des juges et que cette Chambre aura à pourvoir à leurs traitements, sans s'occuper de savoir si ces juges doivent être nommés ou non. Ne dépend-il pas entièrement de cette Chambre de dire si cette loi aura quelque effet ou non.

M. AYLESWORTH : Je n'ai pas dit le contraire. Je n'ai pas parlé des pouvoirs de cette Chambre de fixer les traitements des juges qui seront nommés pour constituer la nouvelle cour établie par la législature du Nouveau-Brunswick. Je fais seulement remarquer que quels qu'aient été les motifs de la législature pour voter cette loi, elle est votée et elle entrera en vigueur le jour qui sera fixé par une proclamation, que ce bill soit adopté ou non. Ce bill n'a d'autre effet que de statuer sur certaines matières qui sont de notre ressort, l'administration de la loi criminelle, par exemple, et de conférer au nouveau tribunal que la législation du Nouveau-Brunswick vient de créer, juridiction en matière criminelle. La législature a aboli l'ancienne cour suprême de cette province, comme c'était son droit, et elle a constitué un autre tribunal. Ces deux actes étaient entièrement dans ses attributions et elle n'a pas besoin du concours de ce Parlement pour leur donner force de loi.

Le présent bill a simplement pour effet de statuer que le Parlement pourra, dans les limites de ses attributions, se servir du nouveau tribunal institué par la législature du Nouveau-Brunswick. L'honorable député a parlé des traitements des juges. Si en votant cette loi, la législature du Nouveau-Brunswick avait réellement eu l'intention de priver un juge de cette province de ses émoluments, ce Parlement devrait nécessairement voter une autre somme égale, pour celui qui serait appelé à le remplacer. L'abolition d'une cour par la législature peut ôter tout travail à un juge ou à plusieurs juges, mais cela n'intervient en rien dans le droit de ces juges à toucher leur traitement.

Si la législation avait eu des motifs comme ceux que suppose l'honorable député, il faut

aurait pour donner effet à ces intentions que ce Parlement votât les appointements d'au moins un juge de plus, ou de deux, si la législature désire se défaire de deux des anciens juges. Or il n'y a rien de cela dans ce bill ; il n'est rien proposé de semblable au Parlement.

Au contraire, j'ai expliqué à l'honorable député de Toronto-nord (M. Foster) que l'intention du Gouvernement était de nommer à la nouvelle cour les juges de l'ancienne cour qui a été abolie. Il n'a pas été pourvu au salaire d'un autre juge, et en l'absence de cette disposition, la nomination d'un nouveau juge créerait la situation que j'ai expliquée. J'espère que mon honorable ami acceptera ces explications comme une réponse satisfaisante à son objection.

M. STOCKTON : L'honorable ministre de la Justice déclare-t-il que si ce bill est adopté et si la loi du Nouveau-Brunswick est mise en vigueur, les juges actuels, y compris le juge en chef seront nommés de nouveau à la cour suprême du Nouveau-Brunswick, avec la position et le rang qu'ils occupaient dans l'ancienne cour ?

M. AYLESWORTH : Je n'ai pas dit cela. J'ai dit que les nouveaux juges qui seront nommés seront choisis parmi ceux qui composaient l'ancien tribunal. Cela, d'ailleurs, ne dépend aucunement de l'adoption ou du rejet de ce bill. Supposons que ce bill n'ait jamais été déposé ; rien n'empêcherait le gouvernement du Nouveau-Brunswick de proclamer la mise en vigueur de sa loi d'ici à quinze jours et alors le devoir du gouvernement fédéral serait de nommer des juges auprès du nouveau tribunal. La nomination de ces juges est tout à fait indépendante de l'adoption de ce bill. Qu'il soit adopté ou rejeté, le devoir du Gouvernement sera de nommer des juges.

M. R. L. BORDEN : Je suppose que l'honorable ministre de la Justice a bien pesé ce qu'il vient de dire quant à la situation de ces juges après l'abolition de la cour dont ils étaient juges. Si l'honorable ministre ne venait pas d'exprimer une opinion contraire, j'aurais cru que lorsqu'une cour est abolie, ceux qui en étaient juges cessent d'être juges.

M. AYLESWORTH : Je ne suis pas prêt à dire que je suis de l'avis contraire.

M. R. L. BORDEN : Alors, j'aurais mal compris l'honorable ministre. Dans ce cas, la situation serait celle-ci : le ministre de la Justice dit que ce bill ne donne pas effet à la loi récemment votée par la législature du Nouveau-Brunswick. Mais le pouvoir d'accorder un traitement à l'un des juges de ce nouveau tribunal ne dépendra-t-il pas entièrement du 1er article de ce bill ? Nous avons actuellement une loi qui dit qu'un certain traitement sera payé à chacun des juges de la cour suprême du Nouveau-Brunswick

L'article 1er du présent bill dit que la cour suprême du Nouveau-Brunswick sera le tribunal nouvellement institué. Sans cet article, il ne serait pas pourvu au traitement de ces juges. Cette disposition est donc subordonnée à la loi du Nouveau-Brunswick. Il est vrai que la législature du Nouveau-Brunswick est seule autorisée à instituer des cours provinciales. Mais c'est à ce Parlement de pourvoir aux traitements, et au Gouvernement de nommer les juges. La législature aurait parfaitement le droit, je suppose, d'abolir la cour tous les ans, et d'en instituer une nouvelle, même si nous étions certain que cela est fait dans le but de porter atteinte à l'indépendance de la magistrature. Strictement parlant, la législature pourrait établir une nouvelle cour suprême tous les ans, et par ce moyen elle ferait cesser les fonctions de tous les juges de l'ancienne cour. Mais certains auteurs font une distinction entre le droit strict et le droit constitutionnel, et il serait facile d'en donner des exemples.

Bien qu'il puisse ne pas y avoir de bonnes raisons d'intervenir dans le cas actuel, nous le devrions cependant, si la législature entreprenait de faire ce que je viens de dire. Il me semble que l'honorable ministre de la Justice pourrait aller un peu plus loin qu'il n'est allé ce soir. Puisqu'il prétend qu'il s'agit plutôt de reconstituer l'ancienne cour que de l'abolir et d'en instituer une nouvelle, il devrait donner au Parlement l'assurance que les juges de l'ancienne cour seront nommés à la nouvelle avec la position et le rang qu'ils occupent dans l'ancienne.

Il ne convient guère qu'une législature abolisse une cour et la reconstitue sous le même nom, avec presque les mêmes attributions, et que grâce à la complicité de ce Parlement, les juges qui formaient l'ancienne cour soient nommés à la nouvelle avec des rangs différents. Je ne connais pas de moyen plus efficace de mettre la magistrature à la merci de l'exécutif. On a laissé entendre que c'était le but de la loi. Si c'est vrai, je tiens à protester le plus énergiquement possible contre toute tentative de ce genre et je dis que le Gouvernement de ce pays qu'il soit libéral ou conservateur, qui ferait une telle chose, mériterait le blâme le plus sévère.

M. FOWLER : Tout cela me paraît être une législation dangereuse, et je suis surpris de voir que le ministre de la Justice, s'il n'entend pas se prêter aux dessins évidents de la législature du Nouveau-Brunswick, ne déclare pas que son intention est, non seulement de nommer à la nouvelle cour les juges actuels, mais aussi de les nommer avec le rang et la position qu'ils occupent actuellement, depuis le juge en chef jusqu'au dernier. Pour ma part, je n'ai rien à dire contre la loi du Nouveau-Brunswick instituant une nouvelle cour. J'admets que la loi de cette province doit

M. R. L. BORDEN.

être changée de manière à conformer sa procédure à celle des autres provinces. Mais, si par ce moyen, on entend se défaire de certains juges ou leur enlever leur position, je dis que c'est une loi dangereuse, et j'espère que le ministre de la Justice nous donnera l'assurance que non seulement, les juges actuels seront nommés à la nouvelle cour, mais qu'ils y conserveront leur rang.

M. AYLESWORTH : Si l'honorable député veut consulter les dispositions de la loi du Nouveau-Brunswick il verra que ce qu'il demande est impossible. Il n'y a actuellement dans le Nouveau-Brunswick qu'une seule cour composée d'un juge en chef et de cinq juges puisnés. Les nouveaux tribunaux qui la remplaceront sont une cour d'appel et une cour de division composées de trois juges chacune.

M. R. L. BORDEN : Elle est désignée dans la loi sous le nom de "Appellate Division".

M. AYLESWORTH : Dans la loi du Nouveau-Brunswick, il est dit "Court of Appeals", et non "Appellate Division".

M. R. L. BORDEN : Dans le bill actuel, elle est désignée sous le nom de "Appellate Division".

M. AYLESWORTH : Je le sais, mais c'est une erreur que je me propose de corriger pour faire conformer le bill à la loi du Nouveau-Brunswick. Cette dernière dit : "The Supreme Court, the Circuits Courts, all Courts of Oyer and Terminer, the General Jail Delivery and the Supreme Court Equity", sont par la présente loi abolies. Puis l'article ajoute : "Et il est par la présente, institué une cour qui consistera de deux divisions,—La "Court of Appeal" et la "Trial Division". Il ne peut pas y avoir deux juges en chef, il ne peut y en avoir qu'un, et il faut que ce soit celui de la cour d'appel ou celui de la "Trial Division Court".

M. FOWLER : La loi ne dit-elle pas que le juge en chef sera juge de la cour d'appel ?

M. AYLESWORTH : Non le juge en chef actuel et deux juges, mais le juge en chef et deux autres juges, tous trois devant être nommés, constitueront la cour d'Appel, et les trois autres juges constitueront la "Trial Division Court". Mais quels sont les trois juges actuels qui formeront la division de première instance et quels sont ceux qui formeront la division d'appel, c'est à la couronne de le dire, et il n'y a rien dans la loi provinciale, et il ne peut rien y avoir concernant la manière dont les nominations à ces deux divisions seront faites.

M. FOWLER : La nouvelle loi ne pourrait qu'à un seul juge en chef, et il doit siéger dans la division d'appel. Si le but de la loi n'est pas de se débarrasser du juge en

chef, le ministre pourrait déclarer qu'il entend nommer de nouveau le juge en chef actuel. Cela réglerait la question.

M. AYLESWORTH : L'honorable député (M. Fowler) parlait de conserver aux juges leur rang et leur position actuelle, et je lui faisais remarquer que cela n'était pas possible. J'ignore absolument quelle est la position de ces juges par ordre de séniorité. Tout ce que je puis dire c'est que toute cette question est à l'étude.

M. FOWLER : Cete question de séniorité pourrait être facilement réglée par la nomination et on pourrait décider que les nominations se feront par ordre de séniorité. Les difficultés que l'honorable ministre cherche à soulever n'existent pas. Comme je viens de le dire, il n'y aura qu'un seul juge en chef dans les nouvelles cours, et la loi du Nouveau-Brunswick décrète qu'il devra siéger en cour d'appel. Si le ministre de la Justice entend que le juge en chef actuel continue à exercer cette position, il sera très facile de dire que le juge en chef sera maintenu dans ses fonctions et que les autres juges conserveront le rang qu'ils ont actuellement.

M. AYLESWORTH : Tout ce que je puis dire c'est qu'il n'y a rien de décidé, et que les nominations seront faites parmi les juges actuels. Nous n'avons pas encore décidé si les plus anciens juges constitueront la cour d'appel et les autres la cour de première instance.

M. FOWLER : Il n'est pas important que...

M. AYLESWORTH : Il est évident que mon honorable ami ne s'intéresse qu'au juge en chef. La position des autres juges est tout aussi importante.

M. FOWLER : L'honorable ministre ne saisit pas ce que je veux faire comprendre. Peu importe que les juges les plus anciens siègent dans la cour d'appel ou dans la cour de première instance, pourvu que leur séniorité soit reconnue dans leur nomination, voilà ce que je voulais expliquer.

M. STOCKTON : L'honorable ministre de la Justice me permettra de lui faire une remarque : il ne doit y avoir qu'un juge en chef pour la division d'appel et la division de première instance. Mais dans certaines circonstances, les juges de première instance pourront siéger en cour d'appel. Il n'y a pas de doute que l'honorable ministre qui a lu la loi attentivement connaît ce détail. Or, le ministre déclare que l'intention du Gouvernement est de renommer les juges actuels. Mais supposons qu'il en arriverait à la décision de nommer un des juges puis-nés juge en chef, et d'offrir au juge en chef actuel une place dans la cour de première instance. Ne serait-ce pas un excellent moyen de lui faire un affront et de l'engager

à refuser. L'honorable ministre n'est-il pas de cet avis ? N'est-ce pas jouer sur les mots que de dire que le Gouvernement n'a encore rien décidé quand il se réserve le pouvoir de faire ses nominations de manière à engager un de ces juges à refuser la nomination parce qu'on lui offrira une position inférieure à celle qu'il occupe actuellement.

M. FOWLER : Je ne porte pas plus d'intérêt au juge en chef qu'aux autres juges.

M. STOCKTON : Moi non plus.

M. FOWLER : Je discute le principe de la chose, et je dis que cette loi est dangereuse. C'est un moyen de se débarrasser d'un homme qui, pour une raison ou pour une autre, a pu déplaire au Gouvernement. Je ne sais pas en quoi il a pu encourir le déplaisir de ceux qui ont fait adopter cette loi du Nouveau-Brunswick.

M. AYLESWORTH : Pas plus que la Chambre, je ne suis responsable de la loi du Nouveau-Brunswick.

M. FOWLER : Certainement.

M. AYLESWORTH : Ce n'est pas cette loi que nous discutons. Le Gouvernement est responsable des nominations qu'il fait dans la magistrature, et si en remplissant ce devoir, nous encourons le blâme de cette Chambre ou du pays, la responsabilité doit retomber sur nous. Mais quant à ce qui sera fait dans cette question, je ne suis pas en état de le dire dans le moment.

M. FOWLER : Quant à la personnalité des juges du Nouveau-Brunswick, peu m'importe lequel sera choisi comme juge en chef, car ils sont tous également compétents et feront tous d'excellents juges. Je ne discute en ce moment que la question de principe.

M. STOCKTON : Le ministre de la Justice dit que le Gouvernement n'est pas responsable, il sait aussi bien que n'importe qui que s'il ne fait pas adopter ce bill, le lieutenant-gouverneur du Nouveau-Brunswick ne proclamera jamais la mise en vigueur de la loi. Cela n'empêche pas le ministre de la Justice de dire qu'il n'est pas responsable de la rédaction des lois du Nouveau-Brunswick, même quand ces lois ont pour objet, non la bonne administration de la justice dans la province, mais le renvoi d'un juge.

M. R. L. BORDEN : Quel sera l'effet de l'abolition de cette cour par la législature du Nouveau-Brunswick agrémentée du bill que nous discutons en ce moment sur la position des juges au point de vue de leur pension de retraite ? Et aussi au point de vue de la loi votée il y a trois ans permettant à un juge arrivé à un certain âge de prendre sa retraite et en conservant la totalité de ses appointements ?

M. AYLESWORTH : Mon opinion est que ni la loi du Nouveau-Brunswick ni le pré-

sent bill n'auront aucun effet sur ce que vient de mentionner l'honorable député.

M. R. L. BORDEN : Cela ne dépendra-t-il pas un peu de la question de savoir si on institue une cour nouvelle—une cour tout-à-fait différente—ou si on ne fait que reconstituer une ancienne cour ? Je n'ai pas sous la main les termes exacts de la loi ; mais à première vue, il me semble qu'une difficulté de cette nature peut se présenter.

M. AYLESWORTH : Je n'ai pas non plus la loi sous les yeux ; mais dans Ontario nous nous sommes trouvés exactement dans la même position, de même qu'en Angleterre il y a une trentaine d'années. Je crois qu'il ne peut pas y avoir de doute, que lorsque la loi concernant l'organisation judiciaire d'Ontario est entrée en vigueur, tous les juges ont reçu de nouvelles nominations. Je suppose que cela est nécessaire quand les tribunaux existants sont abolis et qu'il s'agit d'en créer d'autres. Cependant, leurs années de service leur ont été comptées. Avec l'expiration de la nomination à l'ancienne cour, la nomination à la nouvelle cour prenait effet et les années de services de chaque juge n'ont pas souffert d'interruption. Je n'ai jamais entendu dire qu'il se soit présenté la moindre difficulté à ce sujet quant aux pensions ou aux retraites. Je ne crois pas non plus qu'il y en ait dans le cas actuel.

M. FOSTER : Je ne vois pas pourquoi le ministre de la Justice n'étendrait pas et ne rendrait pas plus complète la déclaration qu'il a faite à la Chambre ou plutôt l'engagement qu'il a pris l'autre jour et qu'il a renouvelé ce soir qui était à l'effet que la cour suprême actuelle étant composée de six juges et que les deux cours qui ont été instituées pour la remplacer exigeant six juges, les six juges qui constituent actuellement la cour suprême seront appelés à constituer les deux nouvelles cours ou deux divisions de la même cour.

C'est là la situation, autant que nous pouvons savoir. Mais quelle objection pourrait avoir le ministre de la Justice à confirmer tout cela en déclarant que, pour ce qui concerne le juge en chef, le présent juge en chef de la présente cour jouira des mêmes prérogatives à la cour d'appel, qui est une des deux divisions qu'on doit former pour remplacer la présente cour ? Je ne vois pas pourquoi cela ne pourrait pas être fait.

Je considère comme très dangereux qu'un gouvernement d'une province et une législature provinciale contrôlé par le Gouvernement vienne ainsi jeter de la perturbation parmi les juges, en obéissant à un simple désir de changement, et par là même ayant chance de se débarrasser de quelque juge et de le remplacer par un magistrat qui leur serait plus agréable. Les faits sont les faits, et il suffit de savoir ce qui se passe dans la province du Nouveau-

M. AYLESWORTH.

Brunswick pour se convaincre de la parfaite vérité de tout ce que mes honorables amis ont déjà dit au sujet de tout cela. Et si les choses en sont ainsi qu'en scindant une cour en deux, c'est-à-dire abolissant l'ancienne cour on peut trouver pour cela un *modus operandi*, et si cela ne peut pas se faire sans le consentement du ministre de la Justice et du gouvernement fédéral, alors il faudra le consentement des deux parties. En premier lieu, la loi ne pourra pas être mise en vigueur et atteindre l'objet proposé, à moins de s'assurer la coopération du ministre de la Justice du gouvernement fédéral. Où voit-on qu'on puisse agir plus loyalement ? Si tout ce qu'on veut obtenir, avec cette loi, est tout simplement deux divisions, l'une d'appel et l'autre de première instance, au lieu de la cour suprême que vous avez, que peut-il y avoir de plus juste, en sauvegardant les droits des juges, que de déclarer que l'ordre hiérarchique actuel des juges sera maintenu pour les nominations aux deux cours destinées à remplacer la cour suprême actuelle et que le présent juge en chef continuera à exercer les mêmes fonctions quand ces deux cours seront formées ? Si la seule intention qu'on a est de partager le travail entre les deux cours, quelle est la raison qui peut empêcher le ministre de nous donner l'assurance, non seulement que les mêmes juges seront nommés, mais que le présent juge en chef sera le juge en chef de demain, c'est-à-dire qu'il sera le juge en chef de la prochaine cour d'appel absolument comme il est actuellement le juge en chef de toute la cour ? A moins qu'il n'y ait un autre objet en vue que la seule distribution du travail entre deux cours, je ne vois pas pourquoi le ministre de la Justice refuserait de nous donner cette assurance, en outre de la déclaration qu'il a faite au sujet de la nomination de six juges, ce qui aurait pour effet de tout concilier.

M. AYLESWORTH : La difficulté, ici, c'est qu'il est impossible de déclarer une intention tant qu'une intention n'a pas été formulée. Si on me demandait, comme on pourrait le faire tout aussi bien, quelle est l'intention au sujet du premier juge puisné actuel de la cour suprême du Nouveau-Brunswick, je ne pourrais pas répondre d'une autre manière que je ne l'ai déjà fait. La chose est à l'étude, et aucune intention n'a été formulée en un sens ou en un autre. Il m'est absolument impossible de rien déclarer au sujet du premier juge puisné de la présente cour, ni de dire laquelle des deux cours il sera appelé à présider, tout simplement parce que la chose est encore à l'étude et n'a pas encore été décidée. Pour ce qui est du juge qui vient immédiatement après, par ordre hiérarchique, il m'est de même impossible de dire s'il présidera la cour de première instance ou la cour d'appel, parce

qu'aucune intention là-dessus n'a encore été formulée en un sens ou en un autre. La même remarque s'applique aussi au juge en chef.

M. FOWLER : L'honorable député de Toronto (M. Foster) semble avoir eu l'idée, sans doute d'après les paroles du ministre de la Justice, qu'il y a deux cours. Cette loi ne constitue qu'une seule cour, qui est la cour suprême du jugement du Nouveau-Brunswick. C'est là le nom qu'on lui donne, et cette cour comprend deux divisions.

M. FOSTER : C'est le ministre qui m'a donné ce renseignement.

M. FOWLER : Le ministre de la Justice laisse entendre qu'il était nécessaire d'avoir deux juges en chef. Mais il n'y a qu'une seule cour, qui est la cour suprême de judicature du Nouveau-Brunswick. Il n'y a qu'un seul juge en chef, et le bill stipule que le juge en chef siègera à la cour d'appel. Quant aux trois autres juges, ils seront assignés à l'autre division.

M. AYLESWORTH : Mais non pas nécessairement les deux juges supérieurs puisnés, et je ne puis pas dire comment les cinq seront répartis.

M. FOWLER : Je n'ai pas demandé au ministre de nous le dire.

M. AYLESWORTH : Oui, voilà; ces messieurs ne s'intéressent qu'au juge en chef.

M. FOWLER : Pas du tout, le ministre est complètement dans l'erreur. Je ne m'intéresse pas plus au juge en chef qu'à tout autre juge de la cour. Je demanderai cependant au ministre de la Justice de déclarer qu'en nommant ces juges on tiendra toujours compte de l'ancienneté des services. Cela ne peut faire aucune différence que les deux juges doyens soient appelés à présider l'une ou l'autre des deux cours. Leur degré d'ancienneté serait tout de même préservé, et c'est là tout ce que je demande, que ce soit dans l'une ou l'autre des deux cours, et que le présent juge en chef continue à exercer les mêmes fonctions dans la nouvelle cour, c'est-à-dire dans la cour suprême du Nouveau-Brunswick. L'honorable ministre peut-il refuser de nous dire qu'il en sera fait ainsi? Je ne lui demande pas de nous dire s'il va nommer ces juges doyens à la cour d'appel ou à la cour de première instance; je lui demande seulement de nous donner l'assurance qu'on ne perdra pas de vue l'ancienneté des services.

M. AYLESWORTH : J'ai dit tout ce que j'avais à dire, et j'ai annoncé tout ce que je savais.

M. R. L. BORDEN : On peut n'avoir formulé aucune intention, mais il devrait y avoir quelque principe énoncé. A défaut, cela équivaudrait à dire qu'au moyen de cette loi de la législature d'une province, et avec la connivence de l'exécutif du Canada,

on pourra pour ainsi dire révoquer tous les juges, ce qui aurait pour effet de détruire l'indépendance de la magistrature. C'est là la conclusion à laquelle on en arrive.

M. FOWLER : Je tiens à protester contre une semblable loi, et ce qui touche aujourd'hui au Nouveau-Brunswick peut intéresser dans l'avenir toutes les autres provinces du Canada. Il me semble que c'est là un sujet d'une grande importance pour les membres de cette Chambre. Ce sujet est aussi d'une grande importance pour tout le pays, car il ne s'agit de rien moins que de l'indépendance de notre magistrature. Si les juges dépendent du caprice d'une législature, et s'il est possible, par quelques menées souterraines, d'obtenir des nominations, je n'affirme pas qu'il en est ainsi, mais il en est un peu—je crois que la chose a bien son importance pour le pays. Les avocats qui font partie de cette Chambre savent que rien n'est aussi important pour ce pays que de garder notre magistrature pure et indépendante. Le maintien même de nos institutions en dépend. Je suis surpris que le ministre de la Justice ait pris l'attitude que nous lui avons vu prendre ce soir. Ma surprise serait très grande s'il s'agissait de l'ex-ministre de la Justice, mais le ministre actuel nous a prouvé à différentes reprises en cette Chambre que son attitude, en ces matières, sera toujours quelque peu différente de l'attitude de celui qui l'a précédé dans les mêmes fonctions.

Article 2 :

Chaque fois que, dans pareille loi ou sous l'autorité de pareille loi ou autrement, des pouvoirs, droits ou fonctions sont conférés, imposés ou attribués ou incombent à la dite cour suprême de ladite province ou à un ou des juges de ladite cour, ces pouvoirs, droits ou fonctions, après que ladite loi est entrée en vigueur, sont, en tant que le Parlement du Canada a l'autorité législative nécessaire pour en statuer ainsi, censés avoir été conférés, imposés ou attribués ou incombent à la cour établie comme il est dit ci-dessus ou à l'un des juges de ladite cour.

M. R. L. BORDEN : Cet article veut dire que, comme il n'y a qu'une cour, il n'y a aucune nécessité de stipuler ici ce qui a été jugé nécessaire pour l'Acte du Manitoba, c'est-à-dire de prescrire quelle division aurait à s'occuper des élections contestées. Il n'y a qu'une seule cour?

M. AYLESWORTH : Il n'y a qu'une seule cour.

M. R. L. BORDEN : Par conséquent la disposition de l'Acte du Manitoba n'est pas nécessaire.

M. AYLESWORTH : Je ne le crois pas. Je crois que la disposition de ce statut pour-voit pleinement à cela.

M. STOCKTON : Je n'aimerais pas que l'honorable ministre de la Justice ou cette Chambre s'imaginent un seul instant que je

porte plus d'intérêt au juge en chef du Nouveau-Brunswick qu'à tout autre juge de la cour. Il y a certains membres de la cour avec lesquels je suis plus intime qu'avec le juge en chef. Mais je m'oppose à cela par principe. Je prétends que ce principe est entièrement dangereux, et j'approuve entièrement ce qu'a dit là-dessus mon honorable ami de King-et-Albert, à savoir qu'il est très dangereux qu'on puisse ainsi permettre d'intervenir dans l'indépendance de la magistrature d'une province, au gré du caprice d'une législature provinciale. C'est là ce qu'on est en train de faire dans le cas actuel. Il faudrait décréter que rien ne pourrait être fait sans le consentement du ministre de la Justice et du Gouvernement du Canada.

Si ce bill était adopté, ce serait ni plus ni moins que porter un coup terrible à l'indépendance de la magistrature du Nouveau-Brunswick.

M. L. G. McCARTHY : Assurément, on va ici trop loin. Je ne viens pas du Nouveau-Brunswick. Je n'ai fait que prêter l'oreille à ce débat, mais il me semble qu'après avoir protesté comme on l'a fait, et après avoir clairement exposé ce qu'on croit qu'il pourrait arriver si les juges ne sont pas nommés suivant leur ordre actuel de précédence, c'est là tout ce qu'il convenait de dire. Aucun coup n'a été porté à l'indépendance de la magistrature. J'ai été une fois obligé d'essayer de démêler d'après les plaidoyers produits dans la province du Nouveau-Brunswick le "res gestae" d'une cause, mais probablement par suite de la pratique à laquelle j'avais été habitué—l'acte de la judicature—j'ai éprouvé beaucoup de difficulté. Il y a quelques années, dans l'Ontario, nous avons introduit l'acte de judicature, et nos juges ont dû être nommés à de nouveaux postes et le Gouverneur général a dû émettre de nouvelles commissions. Il n'est pas convenable de demander au Gouvernement ce qu'il va faire. Assurément l'honorable ministre de la Justice (M. Aylesworth) a raison lorsqu'il dit que la question n'a pas été étudiée. Il faut que sa recommandation soit faite au conseil et transmise par le conseil au Gouverneur général, puis la commission du Gouverneur général sera émanée pour les divers juges lorsque la cour sera constituée. Je présume que les honorables députés du Nouveau-Brunswick sont d'accord pour reconnaître que cette législation est une législation progressive. Mais ces honorables députés devraient attendre que cette affaire ait été étudiée par le conseil et que le Gouverneur ait émis sa commission nommant les juges de la nouvelle cour. Si le Gouvernement prend la mesure que l'honorable député dit qu'il a l'intention de prendre et si, à son avis, le Gouvernement est sujet à la critique en cette affaire, c'est là une chose qui pourra être examinée plus

tard. Cela peut être ou ne pas être en son pouvoir de faire ce qui est suggéré.

M. FOWLER : De quoi faire ?

M. L. G. McCARTHY : De faire ce dont vous parlez.

M. FOWLER : Qu'est-ce que c'est ?

M. L. G. McCARTHY : D'empiéter sur l'indépendance de la magistrature.

M. FOWLER : Pourquoi pas dans la limite de son pouvoir ?

M. L. G. McCARTHY : Si l'honorable député ne peut en comprendre la raison par lui-même, je ne crois pas qu'il devrait me demander de la lui indiquer. Nous avons entendu dire qu'un juge une fois nommé ne peut être destitué excepté par une adresse des deux Chambres.

M. STOCKTON : Le ministre a donné son opinion à l'effet qu'ils sont congédiés par cette loi.

M. L. G. McCARTHY : Ce n'est pas ainsi que j'ai compris le ministre de la Justice et je ne crois pas que l'honorable député l'ait entendu dire cela. Il a dit que la cour était abolie. Il n'a pas dit que les juges étaient congédiés. Les juges ne peuvent être congédiés de cette manière.

M. FOWLER : L'honorable ministre de la Justice dit qu'il va créer un nouveau tribunal recruté dans l'ancienne magistrature. Pourquoi ne pourrait-il pas dire qu'il nommera les juges avec exactement le même rang qu'ils occupent maintenant en tant qu'il s'agit d'ancienneté ?

M. L. G. McCARTHY : Parce qu'il dit franchement que la chose n'a pas été étudiée. L'honorable député indique du doigt le juge en chef.

M. FOWLER : Mais le doyen peut être maintenu dans sa nomination.

M. L. G. McCARTHY : Cela peut être ou ne pas être. L'honorable député demande quelque chose avant que le Gouvernement ait étudié la question, et cela s'applique très évidemment à un seul membre de la magistrature.

M. FOWLER : Pas du tout. Je demande cela au sujet d'eux tous.

M. L. G. McCARTHY : J'accepte la déclaration de l'honorable député, mais j'étais porté à croire qu'il ne s'intéressait qu'à une seule nomination. N'est-il pas inconvenant de demander au ministre de la Justice d'indiquer quels sont ceux qu'il va recommander au conseil ? On a entendu des critiques lorsque des nominations ont été connues avant que le Gouverneur général les eut sanctionnées. Dans le cas actuel, les honorables députés ayant dit qu'ils protestent, ils ont fait tout ce qu'ils est nécessaire de faire.

M. STOCKTON.

M. R. L. BORDEN : En tant qu'il s'agit des fonctions du juge en chef, c'est une position exceptionnelle. Il y a divers émoluments attachés à cette charge, et il est naturel qu'elle attire plutôt l'attention d'un honorable député, qu'il soit du barreau du Nouveau-Brunswick ou d'ailleurs, que ne pourrait le faire la question de préséance entre les autres juges. L'honorable député de King et Albert (M. Fowler) a dit avec beaucoup de raison que le rang des juges devrait être maintenu, même si quelques-uns des membres puisnés étaient nommés à la cour d'appel, et si quelques-uns des doyens étaient nommés à l'autre division. A propos des remarques de l'honorable député de Simcoe-nord (M. McCarthy) je voudrais dire qu'en 1882, la province de la Nouvelle-Ecosse a mis en vigueur une loi qui est virtuellement la même que l'acte anglais concernant la judicature. L'acte a été rédigé par sir John Thompson, alors l'un des juges de la province, à la demande du gouvernement provincial, et il n'y a pas eu abolition d'un tribunal. Si c'est là où la législature du Nouveau-Brunswick voulait en venir, il n'y avait aucun besoin d'abolir la cour telle qu'elle existait auparavant. Tout ce qui semble avoir été accompli par cet acte aurait pu être accompli sans l'abolition de cette cour et sans modifier le rang judiciaire d'un seul membre de la magistrature de cette cour. Il eut été facile de décréter que trois juges supérieurs siègeraient pour entendre les appels, excepté lorsque le juge en chef en ordonnerait autrement, et que trois des autres juges siègeraient en première instance. En réalité, la cour suprême de la Nouvelle-Ecosse a fait cela en vertu de l'acte maintenant en vigueur. On nomme un certain juge pour siéger en chambre pendant une certaine période de temps durant l'année et durant ce temps ce juge ne siège pas en appel. Au Nouveau-Brunswick, on a voulu faire plus qu'un simple changement de procédure. Il a fallu abolir la cour. Il n'y avait pas la même raison que dans la province d'Ontario où il y avait des cours des procès communs, du banc du roi, de chancellerie, si je suis bien informé. L'acte d'Ontario a réuni trois ou quatre cours distinctes en une haute cour avec quatre divisions. Il a fallu tout reconstituer.

M. L. G. McCARTHY : Les divisions ne sont que nominales et désignent les juges.

M. R. L. BORDEN : Et je suppose que les juges d'une division peuvent siéger dans l'autre si cela est nécessaire ?

M. L. G. McCARTHY : Oui.

M. R. L. BORDEN : C'est quelque chose que d'accomplir cela, mais c'est quelque chose de tout à fait différent que de faire ce que l'on est à faire au Nouveau-Brunswick, et ce qui a été fait dans la Nouvelle-Ecosse, et c'est quelque chose de très significatif que

l'on ait, sans nécessité, jugé à propos d'abolir une cour et de la reconstituer avec une procédure différente, mais avec exactement la même juridiction, si je suis bien informé.

M. STOCKTON : La même juridiction.

M. R. L. BORDEN : D'abolir une cour et de la reconstituer avec la même juridiction, mais avec une procédure différente. Il n'y avait aucune nécessité d'abolir la cour et en conséquence, le fait de son abolition est quelque peu significatif. Je ne crois pas que l'analogie dont parle l'honorable député de Simcoe-nord (M. L. G. McCarthy) s'applique à cette question. Il dit qu'il serait inconvenant de la part du ministre de la Justice d'annoncer d'avance qu'un certain membre du barreau doit être nommé juge. Cela n'a aucun rapport avec ce que nous discutons. Nous prétendons qu'une législation de cette nature ne doit pas être employée à détruire virtuellement l'indépendance de la magistrature, et que son indépendance est détruite, à moins que le gouvernement du pays n'annonce qu'en faisant les nominations à la cour nouvellement constituée, il aura égard à la position de ceux qui font actuellement partie de cette cour maintenant en voie de reconstitution. Ce qui a été demandé ce n'est pas une déclaration d'intention ; c'est une déclaration de principe, et sans cette déclaration de principe, une législation de ce genre peut sans aucun doute tendre à la destruction absolue de l'indépendance de la magistrature en ce pays.

M. FOWLER : Ce que le chef de l'opposition a dit est ce qui a fait prendre en suspicion cette résolution au Nouveau-Brunswick. Le fait même que cette cour a été abolie lorsqu'il n'était pas nécessaire de l'abolir, lorsque l'acte de la judicature a été mis en vigueur au Nouveau-Brunswick, elle n'a pas été abolie, c'est ce qui a fait naître le soupçon qui s'est encore accentué ce soir en voyant que le ministre de la Justice n'a pas déclaré, ainsi qu'il aurait pu tout aussi convenablement le déclarer, comment les juges devront être nommés, dans quelle position ils seront nommés. Il aurait pu dire cela aussi facilement qu'il a pu dire que les nominations seront faites parmi les juges actuellement en fonctions. S'il était convenable de dire l'une de ces choses, il était tout aussi convenable de dire l'autre, et s'il eut fait cela, non seulement le soupçon eut été diminué mais il aurait disparu complètement, et à mon avis, les membres du barreau du Nouveau-Brunswick qui sont membres de cette Chambre seraient parfaitement satisfaits si le ministre de la Justice déclarait tout simplement que c'est l'intention du gouvernement, non seulement de choisir ces juges dans la présente cour, mais de les nommer avec leur rang actuel.

Sur l'article 3.

Toute juridiction ou autorité ci-devant conférée à la cour suprême de ladite province qui

a été ou qui peut être exercée par ladite cour siégeant en banc sera, après la mise en vigueur dudit acte, en tant que le Parlement du Canada a le pouvoir législatif d'ordonner qu'il en soit ainsi, conférée à la division d'appel de la cour établie par ledit acte et susceptible d'être exercée par cette division.

M. AYLESWORTH : Je propose que le mot "appel" dans la dernière ligne soit omis et que l'on ajoute les mots "qui est appelée la cour d'appel", afin que cet article soit d'accord avec la phraséologie du statut provincial.

M. FOSTER : Je ne vois pas en quoi réside la force de cet amendement.

M. AYLESWORTH : J'ai dit que le seul but, et il n'y a pas de but sinistre ou caché comme pourraient le croire certains honorables députés soupçonneux—est de faire correspondre la phraséologie de l'acte provincial où l'expression "division d'appel" n'est jamais employée.

M. STOCKTON : Le ministre a-t-il considéré—et je présume qu'il faudra qu'il y songe lorsqu'il le relira pour déterminer s'il doit ou non recommander sa mise en vigueur—l'article de l'Acte du Nouveau-Brunswick qui déclare où demeurent les juges, et le ministre de la Justice est-il d'opinion qu'une législature provinciale peut décréter où un juge doit demeurer lorsqu'il s'agit d'une cour pour toute la province ?

M. AYLESWORTH : Je répondrai volontiers à mon honorable ami que je ne n'ai pas étudié ce sujet. Cette loi a été adoptée le 22 mars dernier ; j'ignore si le lieutenant-gouverneur de la province l'a communiquée officiellement au secrétaire d'Etat, mais d'après l'acte de l'Amérique britannique du Nord, le département a un an, à compter du jour où une loi est ainsi communiquée, pour décider s'il en conseillera la désapprobation. Ce délai écoulé, elle ne peut plus être désapprouvée.

M. STOCKTON : Il me semble que si l'honorable ministre de la Justice n'a pas d'exemplaire authentique de la loi en question, il a travaillé avec beaucoup trop d'empressement à obtenir de ce parlement une loi donnant effet à un acte qu'il ne sait pas au juste être l'acte de la législature du Nouveau-Brunswick.

M. AYLESWORTH : Je crois que mon honorable ami exagère. J'ai devant moi un exemplaire de la loi qui a été imprimée par l'Imprimeur du Roi ; il n'en faudrait pas plus pour établir, dans n'importe quelle cour et devant n'importe quel tribunal, qu'une loi rédigée dans ces termes-là a été adoptée par la législature provinciale. C'est tout différent de la communication officielle d'une loi par le lieutenant-gouverneur au secrétaire d'Etat ; cette formalité est exigée par l'Acte de l'Amérique britannique

M. FOWLER.

du Nord pour déterminer la date depuis laquelle on compte l'année allouée au sujet de la question de savoir si une loi sera désapprouvée.

M. FOWLER : Je trouve que ce Parlement serait dans une étrange posture s'il désapprouvait cet acte après avoir adopté une loi le confirmant.

M. AYLESWORTH : Il n'a pas été adopté de loi dans ce sens, et ce Parlement ne désapprouve pas.

(Il est fait rapport du bill tel que modifié.)

SUBSIDES.

La Chambre se forme en comité des subsides.

Milice et Défense—imputable sur le capital—pour achat d'artillerie, armes, champs de tir et leur installation, terrains pour fins militaires, effets d'habillement, d'équipement, etc., de réserve, \$918,750.

Sir FREDERICK BORDEN : C'est un crédit comme celui qui fut voté pour la première fois en 1903. Je l'ai dit alors à la Chambre, nous avons pensé qu'il faudrait cinq crédits d'égale importance pour nous procurer des fusils, de l'artillerie, des habillements, des équipements, etc., afin d'établir au Canada une réserve qui n'y existe pas encore, et de pourvoir la milice des armes et de l'artillerie nécessaires. Ce crédit étant le quatrième, nous en demanderons encore un autre une autre année et la milice se trouvera alors amplement pourvue de ce qu'il lui faut. Ayant déjà expliqué, dans d'autres circonstances, l'objet de ce crédit, je me bornerai à dire aujourd'hui que cet objet n'a pas du tout changé.

M. FOWLER : Quelle partie de cette somme doit servir à acheter des fusils ?

Sir FREDERICK BORDEN : Dans le traité que nous avons fait avec la compagnie de fusils Ross il est prévu qu'elle nous livrera 10,000 fusils par année.

D'après le traité conclu la première année, elle devait nous en livrer 12,000 ; mais d'après un arrangement fait dans la suite avec faculté de renouvellement et sujet au vote du Parlement, elle doit nous en livrer 10,000 par année.

M. FOWLER : Combien de fusils avez-vous déjà reçus ?

Sir FREDERICK BORDEN : Environ 20,000.

M. FOWLER : Pour combien d'années le traité a-t-il été fait ?

Sir FREDERICK BORDEN : Il a été fait en 1902, je crois. On a fait des livraisons tous les mois, mais il y a eu des retards inattendus. Si on nous avait livré tout le nombre prévu dans le contrat, nous en aurions reçu, jusqu'à présent, 32,000.

M. FOWLER : Quel en est le prix ?

Sir FREDERICK BORDEN : \$25.

M. FOWLER : Comment ce prix soutient-il la comparaison avec celui des autres fusils ?

Sir FREDERICK BORDEN : Les fusils anglais coûtent \$21 ou \$22.

M. FOWLER : Quel est le prix des fusils américains ?

Sir FREDERICK BORDEN : Je l'ignore, mais je crois, cependant, qu'il est beaucoup plus élevé. Les fusils allemands et les fusils français coûtent à peu près le même prix que les fusils anglais.

M. FOWLER : Quel avantage le fusil Ross offre-t-il comparativement aux fusils anglais ?

Sir FREDERICK BORDEN : On le dit aussi bon et même meilleur que tous les autres. D'ailleurs il est fabriqué au Canada et c'est une des raisons pour lesquelles nous avons jugé à propos de lui accorder la préférence. En l'achetant nous encourageons chez nous l'industrie armurière.

M. FOSTER : Toutes choses égales d'ailleurs ?

Sir FREDERICK BORDEN : Justement.

M. FOWLER : A-t-on fait des plaintes au sujet du fusil Ross ?

Sir FREDERICK BORDEN : Pas de plaintes sérieuses. En réalité, on n'a adressé aucune plainte au département d'une façon officielle. On a soulevé des discussions sur certaines questions de détail.

Je peux dire que la question de l'adoption de cette carabine a été soumise à un comité composé d'un certain nombre des hommes les plus expérimentés de la milice — des hommes attachés à la troupe permanente, des hommes ayant des connaissances techniques, des ingénieurs, et des hommes qui sont des tireurs d'expérience. Un comité composé de cinq ou six membres s'est réuni ici pendant un assez long temps avant que la carabine fût adoptée, et fit un rapport qui a été, je crois, présenté à la Chambre il y a quelque temps et qui établissait une comparaison entre la carabine Ross et la Lee-Enfield, l'arme dont se sert le ministère de la Guerre, et la substance de ce rapport a été qu'en somme la carabine Ross était une meilleure arme que la Lee-Enfield, et le comité en recommanda l'adoption.

M. FOWLER : Ce comité n'avait qu'une seule carabine ?

Sir FREDERICK BORDEN : Oui, il avait une carabine que sir Charles Ross avait soumise comme modèle et qui est virtuellement la même que celle qui se manufacture aujourd'hui. Quelques changements ont été faits au guidon.

M. FOWLER : Quelles mesures prenez-vous pour examiner ces carabines à mesure qu'elles sont livrées, pour vous assurer qu'elles sont conformes au modèle ?

Sir FREDERICK BORDEN : Elles subissent l'examen le plus sévère, me dit-on. Aucune carabine au monde n'est soumise à un examen aussi sévère. C'est l'épreuve de l'usage réel de chaque carabine. Un grand nombre de cartouches sont tirées avec chaque carabine. Elles sont éprouvées de toute manière, quant au guidon, à leur force, et tout ce qui est nécessaire pour prouver qu'elles sont convenables et qu'on peut les mettre sans crainte entre les mains de nos miliciens.

M. FOWLER : Combien d'hommes employez-vous pour faire ces épreuves ?

Sir FREDERICK BORDEN : Nous avons un personnel nombreux, environ vingt hommes.

M. FOWLER : Tous des tireurs expérimentés ?

Sir FREDERICK BORDEN : Oui, je crois que ce sont des tireurs expérimentés.

M. FOWLER : Je dois dire qu'à l'un des camps j'ai entendu formuler des plaintes au sujet de la façon de fabriquer cette carabine. Je n'ai pas entendu de plaintes quant à sa qualité. Le travail de l'ouvrier ne paraissait pas très bon dans certains cas, le fini était grossier, et quelques-unes des attaches indiquaient un travail de qualité inférieure.

Sir FREDERICK BORDEN : Naturellement la carabine n'a pas encore été soumise à l'épreuve réelle de l'usage par la milice. Elle n'a été distribuée que depuis quelques mois. Elle est présentement en cours de distribution à toute la troupe permanente et parmi plusieurs régiments de la milice active.

M. FOWLER : Est-ce que la gendarmerie du Nord-Ouest ne l'a pas depuis un certain temps ?

Sir FREDERICK BORDEN : Oui, elle est armée de cette carabine et les rapports, je crois, sont favorables. Quant aux remarques faites par mon honorable ami, j'ai déjà entendu cette critique, mais je ne crois pas qu'elle soit fondée. J'ai moi-même signalé à la compagnie que l'économie de ne pas se soucier du fini de la carabine n'était qu'une simple bagatelle, et qu'en définitive ce serait elle qui perdrait le plus. Je ne crois pas qu'il y ait des plaintes sérieuses.

M. FOWLER : Est-ce que le guidon Sutherland fait partie du modèle de la carabine ?

Sir FREDERICK BORDEN : Ce guidon ne s'adapterait pas à la carabine Ross.

M. FOWLER : Pourquoi mettez-vous ces guidons sur les vieilles carabines ?

Sir FREDERICK BORDEN : Dans l'armée britannique on change le guidon des Lee-Enfield. Lorsqu'un canon de carabine est usé nous le remplaçons par un neuf à très peu de frais. Nous achetons le canon sans guidon et le nouveau guidon y est fixé sans frais à part le coût du guidon.

M. FOWLER : Quel est ce coût ?

Sir FREDERICK BORDEN : Un dollar.

M. SAM. HUGHES : En parlant de l'épreuve de la carabine, je voudrais faire remarquer que la carabine Ross est soumise au double de l'épreuve que subit la carabine anglaise Lee-Enfield. Lorsque la carabine Ross est percée en premier lieu et avant d'être rayée, elle subit l'épreuve d'un excédent de charge. Après avoir été rayée elle subit une autre épreuve avec la même charge. Mais dans le cas de la carabine Lee-Enfield l'habitude est de ne l'éprouver qu'une seule fois et c'est l'épreuve finale après qu'elle a été rayée. Quant au fini, j'en suis encore à découvrir en quoi l'on peut trouver à redire au fini de la carabine Ross. Tout le monde peut voir la carabine et en juger par lui-même. Je n'ai jamais entendu faire aucune plainte relativement au fini, si ce n'est au sujet de quelques petites pièces du mécanisme que deux ou trois messieurs croyaient devoir être mieux polies pour le tir à la cible. En ce qui concerne quelques pièces mobiles, il est vrai qu'à la marque I de ces carabines, si elles ne sont pas fermées—elles devraient l'être quand on ne tire pas—lorsqu'on vient au repos sur les armes et qu'on les laisse tomber lourdement à terre, le levier étant droit, le poids de la manche pressant sur la spirale de l'arme l'ouvre naturellement. Mais je désire signaler que le levier de la Lee-Enfield s'ouvre bien plus facilement que celui de la carabine Ross. Je sais que dans une longue marche à cheval en portant une Lee-Enfield, l'appareil de fermeture est très embarrassant. La moindre chose ouvre la carabine et la secousse fait ouvrir le levier qui tombe par terre. Voilà quel est le désavantage de la carabine Lee-Enfield comparée à la carabine Ross. L'ouverture du levier pour extraire la cartouche vide se fait beaucoup plus facilement avec la carabine Ross, et en conséquence, les pertes de leviers de la carabine Lee-Enfield en service actif sont très fortes. Les rapports démontrent que dans une certaine occasion au cours d'une marche de moins de cinquante milles à cheval il s'est perdu vingt leviers sur neuf cents carabines. Pour ce qui est de guidons, ceux adoptés pour la nouvelle carabine Ross sont, j'en suis passablement convaincu, les meilleurs du monde. Quant au camp de Sussex je ne savais pas qu'il y eût des carabines Ross à ce camp. Quant à perdre certaines pièces, ou à égarer quelques leviers il n'y en a pas à perdre. La carabine peut se démonter pièce à pièce sans

M. FOWLER.

l'aide d'une clef anglaise ou autre instrument quelconque que les propres doigts du tireur, une fois qu'il est habitué à ce travail. Un autre point en faveur de la carabine Ross est celui-ci. Des épreuves ont été faites à Québec où l'on a tiré plus 8,000 cartouches avec la même carabine, et sa justesse n'a pas été le moindrement affaiblie.

La durée d'une Lee-Enfield en service de tir est de 1,000 cartouches. Puis le tireur la met de côté et en reçoit une autre. Sous ce rapport la carabine Ross est bien supérieure à l'autre. Je vois ici qu'on a acheté des canons. Quels canons ont été achetés cette année ?

Sir FREDERICK BORDEN : Une commande considérable de canons a été faite il y a quelques années à MM. Vickers et Maxim. Six batteries, je crois, du plus récent canon de 18. Une batterie complète de six puissants canons Maxim, et 100,000 gargousses. Quatre canons à tir rapide de 4.7 pouces. Deux canons de six pouces se chargeant par la culasse. Deux canons de 7.5 pouces. Six batteries complètes de canons de 18 livres à tir rapide, avec affûts et 30,000 gargousses. Douze canons de campagne 5.8 et 6,000 gargousses. Voilà les commandes qu'on est à exécuter en Angleterre.

M. SAM. HUGHES : Où ont-ils été achetés ?

Sir FREDERICK BORDEN : Par contrat avec Vickers, Sons et Maxim.

M. SAM. HUGHES : Le ministre a-t-il conclu le contrat directement ?

Sir FREDERICK BORDEN : Non, par l'entremise de notre haut commissaire avec l'aide du colonel Rutherford, directeur de l'artillerie, aux prix que paie le ministère de la Guerre.

M. FOWLER : Nous sommes très heureux d'entendre le splendide témoignage qu'a rendu mon honorable ami de Victoria (M. Sam. Hughes) en faveur de la carabine Ross. Cependant, il se peut que mon honorable ami soit quelque peu partial, ce qui enlèverait un peu de valeur à son témoignage. J'ai confiance, cependant, que le temps confirmera sa bonne opinion, mais tant que nous n'en aurons pas reçu la preuve résultant d'une épreuve réelle, nous prendrons même le témoignage de mon honorable ami avec un grain de sel.

M. SAM. HUGHES : Je suis très obligé de l'expression de confiance de la part de mon honorable ami (M. Fowler).

M. FOWLER : Manque de confiance.

M. SAM. HUGHES : Je la prenais dans l'autre sens—à l'égard de la carabine. Je suis surpris qu'un vieux guerrier comme mon honorable ami, qui a eu tant d'occasions et d'invitations d'examiner cette carabine, n'ait pas complété ses connaissances

sur le sujet. Il y a des champs de tir tout près, la carabine a été à sa disposition en tout temps, et il a été prié maintes et maintes fois de l'essayer et prêter l'oreille à tous les préjugés qui pouvaient exister dans son esprit contre la carabine.

M. FOWLER : Le ministre a-t-il l'intention d'acheter plus de terrains pour la champ de tir de Sussex ? J'ai compris qu'il a été entamé des négociations—

Sir FREDERICK BORDEN : On m'informe qu'il n'y a aucune intention d'acheter de nouveaux terrains.

M. FOWLER : On m'a informé qu'il y avait des négociations pour l'achat de nouveaux terrains.

Sir FREDERICK BORDEN : Pour l'élargir.

M. FOWLER : Pour l'allonger, je crois.

Sir FREDERICK BORDEN : Je n'en sais rien. Il y a un contrat pour le nettoyage de certain terrain attenant au terrain du camp, mais il n'y a rien pour le champ de tir, excepté un contrat pour le clôturage, et sur lequel on a attiré mon attention il y a environ une semaine.

M. SAM, HUGHES : Je peux informer le ministre que j'ai reçu une note. Je ne sais cependant pas si l'affaire a été portée à la connaissance du ministre, mais je peux lui faire passer cette note maintenant—disant que MM. Ahearn et Soper ont eu un contrat du ministre pour l'achat de canons et de matériel d'artillerie pour le ministère de la Milice.

Sir FREDERICK BORDEN : Ce n'est pas exact. Mais je crois que la "Ottawa Car Company" est en communication avec les usines Coventry en Angleterre, une des plus grandes maisons du monde, dans le but de l'engager à venir établir ici une grande fabrique pour la fabrication de matériel d'artillerie—pour des canons, comme ceux que nous achetons maintenant en Angleterre. Nous avons acheté du matériel de l'usine Coventry de temps à autre. Ces achats se sont faits par l'entremise du haut-commissaire—j'ai vu les télégrammes échangés à ce sujet—et aux prix fixés par le ministère de la guerre.

M. ARMSTRONG : Quels sont les champs de tir qui ont été achetés ou sont sur le point d'être achetés ?

Sir FREDERICK BORDEN : L'an dernier il a été déposé sur le bureau un relevé de tous les champs de tir jusqu'à cette époque. Ces champs de tir sont situés aux endroits suivants : Bedford, Cobourg, Fredericton, Hamilton, Kentville, London, Montréal, Moncton, Niagara, Rockliffe, Richmond, St. John, Trois-Rivières, Victoria, Vancouver et Winnipeg.

M. FOWLER : Avez-vous un champ de tir à Moncton ?

Sir FREDERICK BORDEN : Oui ; c'est le nouveau champ de tir.

M. FOWLER : Combien a-t-il coûté ?

Sir FREDERICK BORDEN : J'ai ici un mémoire des frais : cibles, six ; longueur du champ de tir, mille yards ; nombre de buts, six ; buts en terre ; butte, soumission faite en premier lieu, \$4,985.

M. FOWLER : Cela se rapporte à la construction, mais combien a coûté le terrain ?

Sir FREDERICK BORDEN : Il a coûté finalement, y compris les suppléments, \$5,547.

M. FOWLER : Je voudrais savoir combien a coûté le terrain seul ?

Sir FREDERICK BORDEN : Je suis informé que le terrain est loué.

M. ARMSTRONG : L'honorable ministre voudrait-il nous dire quelle est la superficie des champs de tir et combien chacun d'eux a coûté ?

Sir FREDERICK BORDEN : Je crains de ne pas être en état de répondre maintenant. On a déposé au département un plan d'un champ de tir qu'on pourrait appeler un modèle de champ de tir. Ce plan est imprimé et je serai heureux d'en adresser un exemplaire à mon honorable ami (M. Armstrong). D'après ce plan-là tout champ de tir est agrandi, doit avoir une certaine forme et s'élargir en arrière de la cible, selon la distance ; tous les champs de tir doivent avoir une forme déterminée, pour éviter le danger ; les distances sont toutes marquées et le nombre d'acres est fixé. S'il se soulève une question sur un point quelconque je serai heureux d'y répondre si je le puis.

M. ARMSTRONG : Je désirais seulement savoir quelle est l'étendue des champs de tir ?

Sir FREDERICK BORDEN : Je crois que je pourrais donner par lettre les renseignements que me demande l'honorable député.

M. FOWLER : Si le département achète tous ses champs de tir à des conditions aussi favorables que celui de Sussex il aura lieu d'être satisfait. Cette propriété vaut aujourd'hui beaucoup plus que ce que le Gouvernement l'a payée. Il s'y est bien pris ; il avait chargé le major Kinneard, qui est aussi le receveur de la poste de la ville, d'acheter le champ de tir. M. Kinneard est un très honnête homme et un homme très honorable—

Une VOIX : Il n'y a pas eu d'intermédiaire ?

M. FOWLER : Non ; et M. Kinneard n'a pas eu de pot-de-vin. Il s'est présenté au propriétaire et a acheté ce terrain comme s'il eût agi pour son propre compte. Il l'a acheté à des conditions si favorables que le vendeur manifesta ensuite le désir d'annuler son marché, comme le ministre s'en souvient probablement. On se plaint, et peut-être avec beaucoup de raison, du coût excessif de quelques champs de tir. Je demanderai à l'honorable ministre de nous parler du champ de tir de Petawawa.

Sir FREDERICK BORDEN : C'est un camp.

M. FOWLER : Un parc d'artillerie, n'est-ce pas ?

Sir FREDERICK BORDEN : Oui, et un champ de tir.

M. FOWLER : Je voudrais connaître le prix qu'on a payé ce terrain, car je crois que c'est un prix exorbitant.

Sir FREDERICK BORDEN : Ce n'est pas mon avis. Nous avons peut-être payé certains lots un peu trop cher, mais en moyenne nous les avons obtenus à très bon compte.

M. FOWLER : Est-il survenu quelque difficulté, au sujet du titre, entre le département et le gouvernement de la province d'Ontario ?

Sir FREDERICK BORDEN : Cette question a été réglée. J'ai rencontré le premier ministre de la province d'Ontario et nous avons opéré ce règlement sans aucune difficulté.

M. FOWLER : L'honorable ministre a-t-il réglé la difficulté qui existait entre le département et certains avocats qui avaient fixé le prix d'achat d'une certaine partie du terrain ? Je crois qu'il a été déposé un rapport à ce sujet.

Sir FREDERICK BORDEN : Le terrain du champ de tir de Petawawa, qui comprenait des terrains en culture, nous a coûté, en moyenne, moins de \$10 l'acre. Je crois que c'est un prix bien modéré. Nous avons acheté 4,200 acres pour environ \$40,000. Ces terrains étaient occupés et ils étaient en culture. Nous avons dû les acheter parce qu'ils étaient éparpillés sur cette étendue qui devait composer le parc d'artillerie. On a cherché, dans un cas, à nous exploiter, mais je crois qu'en somme nous avons très bien réussi.

M. FOWLER : Vous a-t-on exploités ?

Sir FREDERICK BORDEN : Cette affaire n'est pas encore réglée. Quant aux champs de tir en général, je dirai que ce que vient de dire l'honorable député au sujet de celui de Sussex, s'applique à tous, et surtout aux plus grands. Ainsi, le terrain acheté à Montréal pour l'établissement

M. FOWLER.

du champ de tir de cette ville, se vendrait aujourd'hui trois ou quatre fois plus cher qu'il ne nous a coûté. A Winnipeg et à Ottawa le terrain vaut aussi beaucoup plus que nous ne l'avons payé.

M. FOWLER : L'achat du champ de tir de Sussex offre au ministre un excellent exemple. L'ancien gouvernement avait acheté des terres qui se vendraient aujourd'hui trois fois plus cher qu'il ne les a payées. C'est une magnifique propriété. Les terrains que le Gouvernement possède à cet endroit valent beaucoup plus que le prix qu'ils ont coûté en premier lieu.

Sir FREDERICK BORDEN : Le crédit de \$56,250 pour ces neuf mois sera employé à acheter des terrains là où nous en aurons besoin. A Hamilton, par exemple, il va falloir agrandir le champ de tir, acheter un terrain qui coûtera probablement \$1,500. Il y aura aussi une forte dépense à faire à Charlottetown. Le seul champ de tir que nous pouvons acheter est situé tout près de la ville, et il coûtera \$13,000, ce qui est, je crois un prix très modéré. Nous ne pouvons pas dire exactement là où ces champs de tir seront situés, mais nous choisissons les emplacements d'après les besoins et dans l'intérêt de la milice. Le choix en est fait par des fonctionnaires qui sont préposés spécialement à ces achats.

M. SPROULE : N'y a-t-il pas eu de négociations au sujet de l'achat du terrain connu sous le nom de "Pine Plains" dans le comté de Simcoe. A-t-on acheté ce terrain ?

Sir FREDERICK BORDEN : Non, nous ne l'avons pas acheté. Mon honorable ami se rappellera que l'autre jour en réponse à une question posée par l'honorable député de Simcoe-sud (M. Lennox), j'ai déclaré que le prix qu'on en demandait était trop élevé, et nous avons pour le moment abandonné l'idée de mettre le champ de tir à cet endroit.

M. SPROULE : Le ministre se rappelle-t-il le prix que l'on demandait ?

Sir FREDERICK BORDEN : Il y avait différents prix ; il y en avait qui étaient modérés ; mais le propriétaire d'une très grande étendue de terrain à cet endroit en demandait un prix exorbitant.

M. SPROULE : Cet emplacement me semble convenir admirablement pour un champ de tir. Il n'a pas grande valeur comme terrain agricole, vu que c'est presque tout du sable. Celui qui l'a acquis, avait sans doute formé le projet de le vendre un bon prix au Gouvernement. Il y a vingt-cinq ans, on aurait pu avoir ce terrain pour bien peu d'argent.

Sir FREDERICK BORDEN : Le général Otter qui avait visité le district environnant pour trouver un terrain convenable pour un

champ de tir, trouvait que c'était le meilleur. Nous avons essayé le plus tranquillement possible à acheter le terrain, ou obtenir une promesse de vente, mais quel qu'un a dû apprendre que le Gouvernement voulait acheter, car on nous a mis promptement le couteau sur la gorge, de sorte que nous avons décidé de ne pas acheter.

M. FOWLER : L'honorable ministre peut-il nous dire ce que coûtera le champ de tir de Sussex, à part le terrain ?

Sir FREDERICK BORDEN : \$9,957 sans le terrain ; en tout \$15,000..

M. FOWLER : Avez-vous acheté des tentes et de qui les avez-vous achetées ?

Sir FREDERICK BORDEN : Je crois que nous en avons acheté de Woods et de différentes autres personnes. Nous en achetons présentement à Montréal.

M. FOWLER : Combien en avez-vous acheté de Woods et combien les avez-vous payées ?

Sir FREDERICK BORDEN : Je crois que nous avons payé \$25. C'était une tente spéciale, à l'épreuve de l'eau avec un coton spécial et breveté. C'est un coton qui est rendu imperméable au moyen d'un autre procédé.

M. FOWLER : Combien de tentes avez-vous achetées ?

Sir FREDERICK BORDEN : Nous en avons acheté plusieurs. Le dernier rapport de l'auditeur général montre que nous avons acheté 1,000 tentes à \$25.

M. FOWLER : \$25 est-il le prix ordinaire ?

Sir FREDERICK BORDEN : Le prix ordinaire est de \$20 à \$25. Les prix ont monté. Nous payions autrefois nos tentes \$18, mais elles n'étaient pas aussi bonnes.

M. FOWLER : Quel est le prix des tentes de l'état-major ?

Sir FREDERICK BORDEN : Les tentes coniques ont été payées \$25 ; les tentes d'officiers, 10 à \$50 ; 25 à \$49 ; les marquises, 20 à \$120 ; 40 à \$140.

M. FOWLER : Quelles sont ces tentes de \$50 ?

Sir FREDERICK BORDEN : Ce sont de petites marquises.

M. FOWLER : Avez-vous demandé des soumissions ?

Sir FREDERICK BORDEN : Nous en demandons maintenant. Nous n'avons pas demandé des soumissions pour toutes ces tentes, parce qu'il y avait des achats qui pressaient beaucoup.

On m'informe que nous n'avons pas demandé de soumissions pour ces 10 tentes.

La valeur de ces tentes est connue. Nous avons dans le département des préposés à ces achats qui ne font pas autre chose, et qui connaissent parfaitement les prix et la qualité. Il n'y a pas de risque à faire ces achats sans demander de soumissions publiques. Nous en avons demandé pour les tentes que nous faisons fabriquer présentement. Je ne connais pas le nom de l'heureux soumissionnaire. C'est une maison de Montréal, je crois.

M. TAYLOR : Sont-ce des tentes coniques ?

Sir FREDERICK BORDEN : Oui.

M. TAYLOR : Quel prix les payez-vous ?

Sir FREDERICK BORDEN : Nous les payons un peu moins cher que celles que nous avons achetées de M. Woods, mais je ne crois pas que la différence soit très grande.

M. TAYLOR : A-t-on demandé des soumissions ?

Sir FREDERICK BORDEN : Non ; mais nous avons envoyé des circulaires aux fabricants de tentes.

M. TAYLOR : Un fabricant de tentes m'informe que si le Gouvernement avait demandé des soumissions il lui aurait vendu pour \$18 des tentes tout aussi bonnes que celles qu'il paie \$25, et il aurait donné la garantie qu'elles seraient faites avec du coton imperméable, comme celui dont mon honorable ami a parlé.

Sir FREDERICK BORDEN : Je ne suis pas surpris parce que l'on sait qu'il y a toujours beaucoup de jalousie entre les fabricants. Je crois connaître la maison dont mon honorable ami veut parler. Elle a déjà fourni quelques choses au Gouvernement, mais je doute fort qu'elle puisse donner la même qualité de tentes.

M. FOWLER : Lui avez-vous envoyé une circulaire ?

Sir FREDERICK BORDEN : Je ne sais pas.

M. TAYLOR : Non, on ne lui a pas donné l'occasion d'offrir une soumission.

M. SAM. HUGHES : On a dit que le ministre de la Milice faisait faire présentement des affûts de canon au Canada.

Sir FREDERICK BORDEN : Non, pas des affûts, mais des fourgons de munitions et autres choses de ce genre.

M. SAM. HUGHES : Qu'est-ce que cette proposition de la compagnie Coventry de venir s'établir au Canada.

Sir FREDERICK BORDEN : Je vais expliquer la chose. J'ai eu l'occasion d'exprimer l'espoir que nous verrions avant longtemps s'établir au Canada non seule-

ment une fabrique de fusils, mais aussi une fonderie de gros canons. Je me suis mis en communication avec les Vickers, les Armstrong et autres maisons anglaises et les ai invités de venir s'établir ici, mais sans succès. La compagnie Coventry, ayant entendu parler de cela, et ayant entendu dire aussi que la "Ottawa Car Company" faisait déjà certains ouvrages de ce genre, s'est mise en communication avec elle, et elle nous a fait aussi des propositions. Je ne suis pas libre de dire au comité quelle en est la nature. Je n'en connais réellement pas les détails, mais je peux dire que cette compagnie a fait au Gouvernement une certaine proposition au sujet de laquelle nous n'avons pris encore aucune décision, mais qui peut avoir pour suite l'établissement d'une fabrique de ce genre à Ottawa ou quelque part près d'Ottawa. Tout ce que cette compagnie demande, c'est qu'il soit entendu que lorsque le Gouvernement du Canada aura quelque commande pour des choses de ce genre à donner, il la donnera à cette compagnie, à des prix qui seront établis sur les prix des mêmes choses en Angleterre. Naturellement, cette compagnie s'attendra d'avoir un prix un peu plus élevé que ceux d'Angleterre parce qu'ici la main-d'œuvre est plus chère.

M. SAM. HUGHES : Cette compagnie fonde-t-elle des canons et fabrique-t-elle les affûts ?

Sir FREDERICK BORDEN : Elle fait tout.

M. SAM. HUGHES : Fait-elle les grosses pièces ?

Sir FREDERICK BORDEN : Oui, des gros canons.

M. TAYLOR : Je voulais parler d'une question qui viendra peut-être avec plus d'à-propos, lorsque le comité étudiera l'item 73 : "entretien des propriétés militaires"; mais je veux profiter de la présence de l'honorable député de Kingston (M. Harty) pour en parler immédiatement. J'ai déjà signalé cette question à l'attention de l'honorable ministre de la Milice et de Défense l'année dernière. Je suis allé à Kingston il y a quelques jours et j'ai remarqué que le ministre n'avait porté aucune attention à ce que j'avais dit. Le même état de chose existe à Prescott. En face de Kingston s'élèvent plusieurs tours qui ont été construites il y a un très grand nombre d'années, et deux ou trois ans passés une grosse tempête en a enlevé les toits.

Sir FREDERICK BORDEN : Les tours Martello ?

M. TAYLOR : Oui, les tours Martello. Elles sont juste en face de la ville de Kingston, et elles sont garnies de canons, mais n'ont pas de toit, et la pluie et la gelée les démoliront si on ne les répare pas. Je crois

Sir FREDERICK BORDEN.

que le moins que le Gouvernement pourrait faire serait de conserver ces vieilles reliques. Elles peuvent ne pas valoir grand chose au point de vue militaire, mais on devrait les réparer. La maçonnerie est de première classe. La vieille clôture qui entourait le terrain est toute tombée. Les Américains qui passent par centaines à cet endroit tous les jours, doivent certainement se dire que le Gouvernement du Canada est très négligent. Lorsque nous voyons le Gouvernement dépenser des millions de dollars, dont une grande partie pour des choses inutiles, je crois que le moins que nous devrions faire serait de garder les propriétés militaires à Kingston et à Prescott en bon état de réparation. Le moulin à vent à Prescott qui est une construction historique se délabre tous les ans faute de réparation. Le ministre devrait réparer les tours de Kingston et de Prescott. Je suis certain que l'honorable député de Kingston corroborera ce que j'ai dit et qu'il fera comprendre au ministre la nécessité de faire ces travaux et de les faire immédiatement.

Sir FREDERICK BORDEN : Je suis entièrement d'accord avec mon honorable ami. L'honorable député de Kingston (M. Harty) a déjà attiré mon attention sur cette question, comme l'a fait mon honorable ami, l'année dernière, je crois. La difficulté est que nous avons beaucoup de travaux à faire partout et quoique les crédits que la Chambre nous vote soient assez considérables nous n'avons pas assez d'argent pour tout faire ce que nous devrions faire. Le conseil municipal de Prescott a adopté certaines résolutions dont le résultat sera probablement d'amener un règlement de cette question et je vais demander immédiatement un rapport sur les tours Martello. Je ne savais pas qu'elles fussent dans l'état que l'on dit, mais j'envoierai un fonctionnaire qui fera un rapport et je ferai faire les réparations avant une autre session, si possible.

M. SAM HUGHES : J'ai entendu dire que le ministre avait l'intention d'acheter le Collegiate Institute d'Ottawa qui touche au carré Cartier. Je crois que c'est une idée excellente, car le département de la Milice devrait avoir le carré en entier, et pour cela il devrait acheter l'école normale et le Collegiate Institute. Les besoins du département augmentent, et les corps militaires de la ville auraient besoin de tout l'espace de l'ancienne salle militaire et du Collegiate Institute, tandis que l'état-major pourrait installer ses quartiers généraux dans l'école normale beaucoup plus avantageusement que dans un édifice de la rue Slater. Je crois que l'école normale n'est pas tout à fait assez grande pour les besoins de l'éducation et que le gouvernement d'Ontario consentirait à la vendre à un prix raisonnable. C'est une propriété que vaudra toujours son argent.

Sir FREDERICK BORDEN : J'ai dit hier que nous étions en négociations ; peut-être que le mot est trop fort. Le ministre des Travaux publics et moi-même avons visité le Collegiate Institute et depuis un an environ je songe à donner cet édifice à la milice, et je n'ai aucune hésitation à dire que je crois que c'est à propos. Je ne suis pas si ambitieux que mon honorable ami et je ne songe pas à prendre tout le carré, mais je suis d'avis que si on pouvait l'acheter à un prix raisonnable, nous ferions un bon placement, et nous pourrions concentrer tous les bureaux de la Milice à cet endroit, et les rapprocher ainsi les uns des autres ; je suis certain qu'il y aurait là un grand avantage pour tout le pays.

M. FOWLER : Dans quel état sont les deux forts dans les Provinces maritimes ? Comment est celui de Westmoreland ?

Sir FREDERICK BORDEN : Ces deux forts appartiennent au gouvernement fédéral.

M. FOWLER : Se sert-on encore du terrain du fort pour faire paître les moutons ?

Sir FREDERICK BORDEN : Ce terrain est loué depuis plusieurs années.

M. FOWLER : Y fait-on encore paître les moutons ?

Sir FREDERICK BORDEN : Je me proposais de m'occuper de la réparation de ces forts, mais jusqu'à présent je n'ai pas eu l'argent pour le faire. J'admets que nous devrions prendre ce terrain et réparer le fort autant que possible et le mettre sous la direction de la milice. Nous ne l'avons pas fait jusqu'à présent, mais j'espère qu'avant longtemps nous pourrions le faire.

M. FOWLER : Il y avait dans ce fort des reliques très intéressantes, mais je pense qu'elles sont disparues depuis que j'ai visité l'endroit.

Sir FREDERICK BORDEN : C'est un endroit très intéressant. J'ai déjà fait faire quelques réparations au fort d'Annapolis.

M. SAM. HUGHES : Il y a un ancien fort à Saint-Jean qu'il faudrait aussi réparer.

M. FOSTER : Le ministère n'a pas donné le détail de cet item. Lorsqu'il demande un crédit en bloc de \$918,000, il devrait en donner le détail au comité.

Sir FREDERICK BORDEN : Les détails sont :

Artillerie.. . . .	\$400,000
Fusils.. . . .	300,000
Habillements (réserves d).. . . .	200,000
Arsenal fédéral (supplément de munitions).. . . .	75,000
Terrains.. . . .	50,000
Magasins (réserve).. . . .	150,000
Champs de tir.. . . .	75,000

Quelquefois nous dépensons plus pour les terrains ; nous avons ce pouvoir en vertu de ce crédit, et dans quelques cas nous l'avons exercé comme par exemple à propos du camp de Petawawa.

M. FOSTER : De quelle manière le ministre est-il arrivé à fixer le prix des fusils Ross à \$25 ?

Sir FREDERICK BORDEN : Nous avons fixé ce prix en nous basant sur le prix des fusils anglais, et en soumettant les deux fusils à un homme très habile, au major Gaudette qui a la direction de la fabrique de cartouches à Québec, ainsi qu'à d'autres. Il a été convenu qu'à cause de la différence dans les salaires, il était juste d'ajouter \$3.50 au prix des fusils anglais.

M. SAM. HUGHES : Le major Gaudette était supposé être le membre du comité qui pouvait être préjugé contre le fusil Ross ; il ne voulait pas abandonner le fusil anglais. Je puis dire au comité que la compagnie des fusils Ross est dans une situation très défavorable au sujet des salaires qu'elle est obligée de payer, parce que sa fabrique est à Québec. Les salaires sont élevés et il est très difficile d'avoir des ouvriers habiles. La fabrique Ross est obligée de payer à ses ouvriers dans la proportion de \$1.00 à 50 cents que paient les fabriques anglaises.

Sir FREDERICK BORDEN : Je puis dire que la compagnie Ross vient de nous demander que les prix soient augmentés. Elle ne fait réellement pas d'argent ; je crois plutôt que jusqu'à présent elle en a perdu, mais nous espérons que plus tard elle réussira à en faire.

M. SAM. HUGHES : Combien coûte le fusil Lee-Enfield aujourd'hui ? Combien le gouvernement australien le paie-t-il ? Je crois qu'il le paie un prix plus élevé que le ministre ne l'a dit ?

Sir FREDERICK BORDEN : Je me suis renseigné et le prix est de \$21 ainsi que je l'ai dit ; certainement pas plus de \$22, mais le gouvernement australien paie trop cher.

M. FOSTER : Le ministre a-t-il jamais fait faire par des spécialistes une estimation du coût réel du fusil Ross pour sa propre information ?

Sir FREDERICK BORDEN : Oh oui.

M. FOSTER : Le ministre peut-il nous donner ce chiffre ?

Sir FREDERICK BORDEN : Je crois que le fusil coûte entre \$17 à \$18.

M. FOSTER : Cela représente un profit de \$3 ou \$4 par fusil.

Sir FREDERICK BORDEN : Oui, mais personne ne fabriquera des fusils pour le plaisir de la chose. Nous avons eu le prix que le bureau de la guerre en Angleterre paie ses fusils, le plus bas prix qui peut jamais être payé.

M. SAM. HUGHES : Je veux faire remarquer au ministre que lorsqu'il parle de fusils anglais il parle de fusils qui sont fabriqués en quantités de pas moins de 200,000 à \$300,000 par année, tandis qu'ici la compagnie Ross en fabrique 10,000.

M. FOSTER : Combien de fusils a-t-on acheté jusqu'à présent ?

Sir FREDERICK BORDEN : Je crois que nous avons donné une commande de 32,000.

M. FOSTER : Pour une milice de combien d'hommes ?

Sir FREDERICK BORDEN : 100,000 hommes.

M. FOSTER : Mais vous n'avez pas 100,000 hommes.

Sir FREDERICK BORDEN : Notre plan comprend un pied de guerre de 105,000 hommes, et il nous faut certainement avoir ce nombre de fusils.

M. FOSTER : A-t-on fait faire l'essai de nos fusils en Angleterre ?

Sir FREDERICK BORDEN : Nous en avons envoyé au bureau de la guerre deux ou trois modèles. Je suis bien certain que le fusil a été plusieurs fois mis à l'épreuve en Angleterre parce que sir Charles Ross voulait obtenir une commande en Angleterre et a soumis son fusil au bureau de la guerre à peu près vers la même époque qu'il l'a soumis ici, et le bureau de la guerre a fait un rapport favorable. J'ai vu ce rapport.

M. FOSTER : Le ministre a parlé du fusil n° 1 et du fusil n° 2. Quel fusil achète-t-il maintenant ?

Sir FREDERICK BORDEN : Le n° 2.

M. FOSTER : Qu'avez-vous fait du n° 1 ?

Sir FREDERICK BORDEN : On le distribue à la milice.

M. FOSTER : Il n'est pas aussi bon que le numéro 2 ?

Sir FREDERICK BORDEN : Il est aussi bon mais quelques légers changements ont été faits. C'est le même fusil que celui distribué à la police à cheval du Nord-Ouest.

M. FOSTER : Vous avez, je suppose, une grande réserve d'habillements ?

Sir FREDERICK BORDEN : Lorsque nous avons pris la charge de la garnison de Halifax et d'Esquimalt, nous avons été obligés d'entamer beaucoup notre réserve, car nous n'avions pas assez d'argent pour subvenir à tous les besoins. Nous n'avions absolument aucune réserve en 1903. Nous avons une réserve aujourd'hui mais elle n'est pas aussi considérable qu'elle devrait l'être.

Sir FREDERICK BORDEN.

M. FOSTER : Combien de temps ces habillements durent-ils ?

Sir FREDERICK BORDEN : La milice active ordinaire reçoit un habillement tous les trois ans. Nous espérons qu'à l'avenir la durée sera de cinq ans. Il faudra peut-être cependant donner des pantalons plus souvent, mais je crois que les tuniques dureront cinq ans. Nous donnons des capotes tous les neuf ans. Nous pourrions peut-être nous exempter d'en donner aussi souvent, car une capote n'est portée que pendant douze jours de l'année. Il me semble que nous dépensons trop d'argent en habillements, pour la longueur du temps qu'on les porte. J'espère pouvoir faire une réforme considérable sous ce rapport.

M. FOWLER : Je crois que les pantalons devraient pouvoir durer cinq ans, car on ne les porte que pendant deux mois de l'année. Les pantalons de la cavalerie naturellement s'usent plus vite.

M. ZIMMERMAN : Il me semble qu'on devrait aussi faire une différence entre les corps urbains et les corps ruraux, au sujet du nombre de distributions d'habillements. Les corps des villes portent leurs habillements probablement pendant environ soixante et quinze ou cent jours par année, tandis que les corps ruraux ne s'en servent qu'une fois l'année aux camps d'exercices, et on les laisse ensuite dans les magasins jusqu'à une autre année. Dans les villes où la population n'est pas stable les habillements disparaissent quelquefois, et il est impossible aux officiers d'empêcher cela. C'est différent aux Etats-Unis, où l'on garde les habillements dans les salles d'armes où les soldats changent de vêtements lorsqu'ils vont faire l'exercice. Ce système ne pourrait jamais être mis en pratique au Canada.

M. SAM. HUGHES : Il y a beaucoup de vrai dans ce que dit l'honorable député d'Hamilton, au sujet des corps urbains ; mais il y a aussi plus ou moins de va-et-vient dans les corps ruraux. Je ne vois pas pourquoi les corps de la campagne n'auraient pas des distributions d'habillements aussi fréquentes que les corps des villes, parce que lorsque les soldats sont au camp, ils sont souvent obligés de coucher dans la boue, et les habillements reçoivent plus de mal dans une journée que ceux des soldats de la ville, qui passent dans des rues bien nets pour se rendre à leurs salles où ils font l'exercice pendant une heure environ. Une bonne chose à faire serait de nettoyer tous les ans les habillements des corps de la campagne. On sait que le militaire est exposé à porter un habillement qui a été porté par un autre, et si on les nettoyait tous les ans, je crois qu'ils dureraient plus longtemps.

M. ZIMMERMAN : Il y a une autre question très importante. Chaque régiment

de ville devrait avoir son propre matériel de campement. A Buffalo où j'ai eu le plaisir de visiter les deux salles d'armes, j'ai remarqué que chaque régiment avait son matériel à part, ses tentes, ses ustensiles de cuisine, ses fourgons, etc. Il y a cinq ou six ans on a fait la mobilisation des corps de la ville à Buffalo, et en cinq heures le camp était formé, parce que le régiment avait tout son matériel sous la main. Je crois que nous devrions avoir le même système au Canada. Si vous voulez avoir une bonne milice, que vous puissiez mobiliser à une heure d'avis, je parle naturellement des régiments de ville, il faut que chaque régiment ait son propre matériel de campement.

Pour la fabrication de cartouches de réserve à l'arsenal du Dominion, \$56,250.

M. SAM. HUGHES : Au champ de tir nous découvrons que les douilles des balles ne sont pas toutes de la même grandeur. Toutes les cartouches ne s'adaptent pas également au canon du fusil ; il y en a qui entrent plus ou moins bien. Vous ne trouverez pas cinq cartouches semblables et de la dimension juste. Celles qui sont de plus petites dimensions et qui entrent plus avant dans le canon, offrent moins de résistance à l'expansion du gaz, et conséquemment vont moins loin. Je ne connais pas la cause, mais nous trouvons à peine deux cartouches semblables.

Sir FREDERICK BORDEN : J'attirerai l'attention du département à ce sujet.

Solde et suppléments, \$941,250.

M. KEMP : On m'informe qu'on enlève constamment des soldats des corps permanents de Toronto. Quelle est la politique du département à ce sujet ? Combien de troupes de toutes armes aviez-vous à Toronto l'hiver dernier ?

Sir FREDERICK BORDEN : Si les corps militaires ont été réduits en nombre à certains endroits, c'est parce que nous sommes obligés de prendre, dans les grands centres, et Toronto est le meilleur du Canada pour former le nombre requis de soldats dans la garnison d'Halifax. Lorsque le gouvernement anglais nous a donné la garde d'Halifax en charge, nous avons été obligés de faire venir de Saint-Jean l'infanterie qui était dans cette ville. Nos officiers militaires disent que Saint-Jean est une ville qui convient pour un régiment de cavalerie. Depuis que je suis ministre, j'ai songé à faire de cette ville qui est sur la frontière, et au centre d'un district où il y a beaucoup de chevaux—les Cantons de l'Est—un dépôt de cavalerie. Pour atteindre ce but, nous sommes obligés de faire venir de Toronto un escadron de cavalerie temporairement. C'est la seule réduction qui a été faite dans les corps de Toronto, et j'espère qu'elle n'est que temporaire. Il y avait trois cents hommes de cavalerie à Toronto et nous en avons

pris un escadron, soit environ quatre-vingts hommes.

M. KEMP : Le ministre nous dit que sa politique est de ne pas réduire la troupe permanente à Toronto, et j'espère qu'il réussira à la mettre en pratique. Toronto est un bon endroit de recrutement et pour cette raison l'effectif des différents corps doit être maintenu. A Toronto on tire orgueil d'avoir une garnison complète et il y a un peu de mécontentement à ce sujet. Je suis heureux d'entendre le ministre dire que la réduction n'est que temporaire. A-t-on commencé les travaux d'une nouvelle caserne pour les corps permanents à Lambton-Mill ?

Sir FREDERICK BORDEN : Il y a un crédit dans le budget pour cela, mais j'attends que les plans soient terminés. C'est une grosse entreprise et il faudra beaucoup d'argent. Par conséquent, nous devons prendre les précautions et être certains d'avoir des meilleurs plans avant de commencer les travaux. Nous pouvons occuper les casernes actuelles à Toronto pendant un certain nombre d'années encore, mais il nous faudra terminer la construction des nouvelles avant que les cinq années pendant lesquelles nous pouvons occuper les anciennes soient expirées.

M. SAM. HUGHES : J'ai reçu une demande de la part de deux ex-soldats de l'armée anglaise, dont l'un n'avait plus que six ans à faire pour obtenir sa pension. Ces soldats voudraient entrer dans un de nos corps permanents. Ils ont eu une décharge honorable de l'armée anglaise, et voudraient savoir si leurs services passés dans l'armée impériale compteraient pour leur pension.

Sir FREDERICK BORDEN : Non ; cela ne s'applique qu'aux soldats à Halifax.

Exercices annuels, \$650,000.

M. FOWLER : J'ai vu par les journaux qu'il y avait eu quelques difficultés à propos de ce régiment maintenant fameux qu'on appelle le "Thirteenth Scottish Dragoons".

Sir FREDERICK BORDEN : Je n'en connais pas. On a dit que le colonel avait donné sa démission, mais je ne crois pas que cela soit vrai.

M. FOWLER : N'y a-t-il pas eu quelque chose à propos de transports de chevaux ?

Sir FREDERICK BORDEN : Si c'est la cause réelle de la difficulté, je crois que le colonel a eu tort.

Voici la règle. On paie le transport des officiers et des soldats entre les quartiers généraux des troupes, des escadrons ou régiments suivant le cas, et le camp. Il se trouve qu'un certain nombre d'officiers de ce régiment habitent Montréal et que les quartiers généraux du régiment sont dans les Cantons de l'Est. Le transport est payé depuis les quartiers généraux jusqu'au camp

et retour. En réalité, tous ces officiers ne viennent pas avec leurs régiments, mais ils retirent tout de même l'allocation. S'ils préfèrent rester à Montréal loin de leurs quartiers généraux, ils n'ont pas le droit de demander que le pays paye leurs frais de voyage depuis Montréal jusqu'aux quartiers généraux, et ensuite des quartiers généraux jusqu'au camp et retour. Je ne crois pas que le colonel Smart soit assez déraisonnable pour demander cela.

M. FOWLER : A-t-il assisté aux manœuvres ?

Sir FREDERICK BORDEN : Il a demandé un congé. Le régiment était au camp.

M. FOWLER : Il ne me semble pas déraisonnable de la part des officiers de Montréal de demander que leurs chevaux soient transportés au camp. La difficulté dans tous les régiments de cavalerie, c'est le recrutement des soldats dans les campagnes où il doit surtout se faire, et où ceux qui veulent accepter des commissions sont rares. En effet, pour une raison ou pour une autre les règlements au sujet des uniformes d'officiers sont cause d'une grosse dépense pour ceux qui veulent être bien habillés. Je comprends qu'un jeune homme, un fils de cultivateur, puisse être incapable de faire ces dépenses et naturellement il ne veut pas entrer dans le régiment s'il n'est pas aussi bien habillé que les autres officiers de son rang. Voilà pourquoi il y a un si grand nombre d'officiers de cavalerie qui sont pris dans les villes, et je crois que pour ces raisons le Gouvernement devrait payer pour le transport des chevaux.

Sir FREDERICK BORDEN : Si ces raisons sont bonnes, vaut mieux que la chose soit faite directement et bien comprise, plutôt que d'essayer d'agir d'une manière indirecte. Prenons, par exemple, le cas des officiers de Montréal. La distance de Montréal au camp peut ne pas être plus considérable que celle qu'un autre membre de la troupe a à parcourir. L'officier reçoit son allocation.

M. SPROULE : L'année dernière j'ai demandé des renseignements au sujet d'un jeune homme qui a été blessé au camp en faisant des exercices de cavalerie à Niagara. J'ai demandé quelle était la règle dans les cas de blessures accidentelles graves et permanentes, ou lorsque celui qui a été blessé est empêché de travailler pendant un temps assez long. Je ne me rappelle pas le nom du régiment dans lequel était ce jeune homme. Lui-même se nommait Hambly. Je crois qu'il est resté tout l'été à l'hôpital, et qu'il souffre encore beaucoup de la blessure qu'il a reçue. Le ministre pourrait-il me renseigner dans ces cas-là ?

Sir FREDERICK BORDEN : On m'informe qu'une certaine somme a été payée en dédommagement dans ce cas-ci, mais je ne

Sir FREDERICK BORDEN.

suis pas en état d'en donner le chiffre. La règle est qu'un soldat qui est blessé à la suite d'un accident a le droit de retirer sa solde tant qu'il n'est pas complètement guéri. Dans le cas de maladie contractée au camp il y a une limite de 60 jours.

M. SPROULE : C'était un accident dans ce cas-ci. La rotule a été fracturée, et je crains que la personne n'en souffre continuellement, vu qu'il y a des indications de nécrose dans la jointure. J'ai examiné le blessé et on a dû le conduire à l'hôpital deux fois. Il souffre toujours de la blessure.

Sir FREDERICK BORDEN : Il a le droit de retirer la solde de son rang et toutes les dépenses tant qu'il souffre de sa blessure.

M. SPROULE : N'y a-t-il aucune compensation dans le cas d'invalidité permanente ?

M. R. L. BORDEN : Dans ce cas, il faudrait faire voter la somme par la Chambre.

M. SPROULE : J'avais compris que cela serait fait. Je demande aujourd'hui des renseignements parce que je ne vois rien dans les crédits supplémentaires à ce sujet.

Sir FREDERICK BORDEN : Je m'informerai et je renseignerai l'honorable député. Je vais prendre le nom de la personne et je communiquerai mes renseignements demain à mon honorable ami.

M. FOWLER : Est-ce l'intention du Gouvernement d'abolir le conseil de milice et de revenir à l'ancien état de choses, lorsque la milice était sous la direction d'un commandant en chef ?

Sir FREDERICK BORDEN : Non.

M. FOWLER : N'existe-t-il pas des désaccords entre Lord Aylmer, l'inspecteur général, et le ministre sur ce point ?

Sir FREDERICK BORDEN : Je ne connais pas de désaccord. L'inspecteur général est indépendant du conseil.

M. FOWLER : J'ai ici un extrait de journal. Il est écrit de Montréal.

Sir FREDERICK BORDEN : Je puis dire à mon honorable ami que lord Aylmer a été entièrement mal compris et que l'on a très mal rapporté ses paroles. Je ne connais aucun désaccord. Naturellement l'inspecteur général est parfaitement indépendant et non seulement c'est son droit mais c'est son devoir de faire sans crainte un rapport de ce qu'il découvre dans ses inspections, et je crois que lord Aylmer est un homme de ce caractère. Mais je suis certain qu'il n'y a pas de désaccord entre lord Aylmer et moi, et je crois qu'il est aussi dans les meilleurs termes avec le conseil.

M. FOWLER : Je veux lire cet article parce que je ne crois pas qu'aucune déné- gation publique en ait été faite.

Il faudrait un commandant en chef.
Lord Aylmer décide que le conseil militaire ne donne pas satisfaction.

Montréal, 25 mai.—Il faudrait, pour maintenir la milice canadienne dans son efficacité actuelle, qu'il y eût à sa tête un commandant en chef, au lieu d'un conseil de milice comme celui qui dirige actuellement les affaires militaires. C'est là en résumé la déclaration faite par lord Aylmer, inspecteur général de la milice canadienne, qui a fait aujourd'hui à Montréal l'inspection des corps de la ville. Il a dit que la milice s'était développée graduellement, mais qu'il y avait eu amélioration continue. Cependant dans son opinion un commandant en chef devrait remplacer le conseil militaire. Il voudrait que la loi de la milice fût amendée de façon à permettre la nomination d'un commandant en chef. Lord Dundonald a été le dernier commandant en chef au Canada et c'est à la suite des difficultés qu'il a eues avec le département de la Milice que la loi de milice a été changée et qu'un conseil de milice a remplacé le commandant en chef.

Sir FREDERICK BORDEN : Lord Aylmer ne peut pas avoir dit cela parce qu'il sait que la loi de milice permet encore de nommer un commandant.

Habillement et petits équipements, \$225,000.

Sir FREDERICK BORDEN : La réduction est ici assez grande parce que l'année dernière nous avions un crédit considérable à cause des changements à Halifax.

M. FOWLER : A propos, éprouvez-vous des difficultés à faire le recrutement pour Halifax ?

Sir FREDERICK BORDEN : Oui quelques fois.

M. FOWLER : La garnison est-elle au complet ?

Sir FREDERICK BORDEN : Non, pas tout à fait. Mais ce n'est pas une sérieuse difficulté. Il y a tant d'activité dans le pays et une si grande demande d'ouvriers—

M. FOWLER : Quelle solde donnez-vous aux soldats ?

Sir FREDERICK BORDEN : De 50 à 75 cents par jour, d'après les nouveaux règlements—et certains suppléments.

M. ZIMMERMAN : Je ne suis pas très satisfait de la manière dont sont traités présentement les régiments des villes. Prenez par exemple celui d'Hamilton. L'année dernière j'ai vu le 13^e bataillon sortir dans la rue vêtu de paletots civils. Les uniformes de la musique qui est composée de dix-huit musiciens sont fournis aux dépens de la compagnie. Les seize signaleurs sont dans le même cas. On a dû payer \$300 pour leur acheter des uniformes.

M. SAM. HUGHES : C'est parce que la compagnie excédait son nombre.

M. ZIMMERMAN : Non, c'est parce que d'une manière ou d'une autre les uniformes étaient disparus.

Sir FREDERICK BORDEN : Ce n'est pas notre faute.

M. SAM. HUGHES : Je ne vois pas pourquoi les régiments de ville sont traités d'une manière différente des corps ruraux. Le ministre devrait s'occuper de cette question.

Collège militaire royal, \$69,000.

Sir FREDERICK BORDEN : Nous avons encore cinq demandes cette année ; il y a trente-huit élèves dans le collège actuellement. Tout le monde veut maintenant entrer au collège.

Bibliothèque administrative, \$750.

M. FOSTER : Qui a la direction de cette bibliothèque ?

Sir FREDERICK BORDEN : C'est une bibliothèque de livres techniques qui servent au département en général, mais elle est ouverte à toutes les branches du service.

M. SAM. HUGHES : On pourrait dépenser plus d'argent en achats de manuels d'exercices militaires. C'est à peine si un corps rural, et quelques corps urbains ont de ces manuels.

Ministère de la Milice et Défense—Augmentation des appointements de M. H. N. P. Chesley à \$1,750, à compter du 1^{er} juillet 1906, notwithstanding les dispositions de l'acte du service civil, \$150.

Sir FREDERICK BORDEN : M. Chesley est un très bon employé qui a été transféré du ministère des Postes à mon département, il y a quelque temps, à la demande de M. Jarvis. Il a la direction de la branche de l'enregistrement. M. Chesley est un très bon employé et c'est sur la recommandation du sous-ministre que je demande ce crédit.

M. FOWLER : Est-ce que le colonel Gwatkin est le seul officier impérial que nous avons dans le service ?

Sir FREDERICK BORDEN : Il est sous les ordres du général Lake. Son traitement est de \$3,200.

M. FOWLER : Où est le capitaine Mack ?

Sir FREDERICK BORDEN : Il est payé par le gouvernement impérial. Le major Pimm est à la fabrique Ross, et est chargé de l'inspection des fusils. Son salaire est, je crois, de \$2,800.

Installation des camps de manœuvres, \$35,000.

M. SAM. HUGHES : Où sont situés ces camps ?

Sir FREDERICK BORDEN : Le camp d'Ontario-ouest aura \$10,000, et celui de Petawawa, \$25,000.

Construction des bâtiments aux camps de Lévis et de Sussex, \$22,000.

M. FOWLER : Que construisez-vous à Sussex?

Sir FREDERICK BORDEN : Un magasin et un abattoir. Au lieu d'acheter des animaux abattus, nous les achèterons sur pied et nous les tuons à cet abattoir; nous débiterons notre viande comme nous faisons notre pain.

M. FOWLER : On a dépensé beaucoup d'argent au camp de Sussex. Il y a un an ou deux on y a mis une pompe, mais cela n'a pas réussi, et cette année on charroie l'eau de la ville. Je crois qu'il vaudrait mieux s'entendre avec la ville pour avoir l'eau.

Sir FREDERICK BORDEN : Je crois que ce serait mieux.

M. FOWLER : Où est le crédit pour payer les officiers commandants de district ?

Sir FREDERICK BORDEN : Cet argent est compris dans le crédit "soldes et supplément".

M. FOWLER : De quelle manière ces commandants sont-ils nommés ? Sont-ils toujours des militaires ? Je crois que dans certains cas on a nommé des personnes qui n'étaient pas très compétentes. J'ai vu à un camp un officier qui n'avait pas une allure très militaire. Il n'inspirait pas grande confiance aux soldats.

Sir FREDERICK BORDEN : En règle générale les officiers commandants de district sont pris dans la force permanente. Quelquefois on les prend dans la milice active. L'officier de district à Ottawa a été pris dans le département de la Justice, mais il est un très bon officier.

M. FOWLER : Quelqu'un qui était avec moi, en réponse à l'opinion que j'exprimais que cet officier ne ferait pas un bon combattant, dit : Au contraire, il ne pourrait pas fuir.

M. FIELDING propose que la séance soit levée.

M. FOSTER : Quelles affaires discuterons-nous demain ?

M. FIELDING : Je crois que nous commencerons par les crédits du ministre de l'Agriculture. Le premier ministre n'est pas venu à la Chambre ce soir. Je crois que son intention est de discuter le bill du dimanche aujourd'hui ou demain. Je ne l'ai pas vu ce soir, mais s'il est toujours du même avis, nous étudierons d'abord les crédits de l'agriculture, et ensuite ceux du département du Travail.

M. FOSTER : J'espère que l'honorable ministre des Finances soufflera à l'oreille de son collègue le ministre de l'Agriculture de

Sir FREDERICK BORDEN.

faire son possible pour ne pas mettre obstacle à l'adoption des crédits demain.

M. FIELDING : Oui.

La motion est adoptée, et la séance est levée à 12.30 vendredi matin.

CHAMBRE DES COMMUNES.

Vendredi, 6 juillet 1906.

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

TRAVAUX DE LA CHAMBRE.

Le très honorable **sir WILFRID LAURIER** (premier ministre) propose :—

Que, lorsque la Chambre lèvera sa séance aujourd'hui, vendredi, elle soit ajournée à demain, samedi, et que, ce jour-là, après les affaires de routine, l'ordre du jour soit le même que le lundi, savoir : bills d'intérêt privé, questions, propositions ministérielles.

M. W. F. MACLEAN : Puis-je savoir quand le très honorable premier ministre se propose de remettre en délibération le bill relatif à l'observance du dimanche ?

Sir WILFRID LAURIER : Aujourd'hui.

(La motion est adoptée.)

LE DRAPEAU SUR LA TOUR DU PARLEMENT.

A l'appel de l'ordre du jour :

M. PETER ELSON (Middlesex-est). Monsieur l'Orateur, je voudrais faire quelques commentaires au sujet de la célébration de notre fête nationale qui a eu lieu lundi de cette semaine sur la place du Parlement. Nombre de députés qui se trouvaient au sud du square ont ressenti beaucoup d'admiration pour les soldats qui se sont si bien acquittés de leurs devoirs dans cette circonstance. Ces soldats appartenaient au 7e fusiliers de la ville de London et aux gardes à pied de la ville d'Ottawa. Après les avoir contemplés quelque temps, nous ne pûmes faire autrement qu'admirer l'habileté avec laquelle ils exécutaient ces exercices militaires si difficiles. . . .

Sir WILFRID LAURIER : A l'ordre.

M. l'ORATEUR : L'honorable député (M. Elson) proposera-t-il l'ajournement, en terminant ?

M. ELSON : Oui, monsieur l'Orateur, je disais donc que nous n'avons pu faire autrement qu'admirer l'habileté avec laquelle ils exécutaient ces exercices si difficiles, avec une précision mathématique qui provoqua les applaudissements de tous les spectateurs et souleva le patriotisme de la foule.

Pourtant, il y avait une lacune grave, selon moi. Rien ne laissait à désirer de la part de la milice, du côté des volontaires; mais, certaines personnes relevant du cabinet qui préside à nos destinées avaient évidemment négligé quelque chose. Pendant qu'un sentiment de loyauté faisait battre toutes les poitrines, la foule leva naturellement les yeux vers la tour du Parlement. Elle regarda au haut du mât où elle espérait voir flotter notre drapeau, le Union Jack, en l'honneur de notre fête nationale. Mais, le drapeau n'y était pas. Le drapeau qui pendant mille ans a résisté au feu des batailles et à la violence des tempêtes ne se déployait pas au-dessus des édifices du Parlement. On ne le voyait pas, non plus, sur l'édifice Langevin. Toutefois, je suis bien aise de dire que le Union Jack était arboré sur maintes maisons de commerce de cette ville. Gloire à ces citoyens d'Ottawa qui ont déployé notre étendard le jour de notre fête nationale!

En portant plus loin nos regards vers l'est, nous avons vu deux drapeaux flotter à la brise au-dessus de l'édifice qui abrite le consulat des Etats-Unis. C'étaient des bannières étoilées, il va sans dire. Nous avons éprouvé beaucoup de plaisir, en les voyant. C'était la preuve que nos voisins de la grande république voulaient nous aider à célébrer notre fête nationale par le déploiement de ces deux beaux étendards. Mais, dans cette circonstance, le Union Jack ne déroulait pas ses plis au-dessus des édifices du parlement; le drapeau national n'était pas là. Or, ce drapeau éveille le patriotisme de la population canadienne. Nous savons que dans les plus humbles hameaux de la Confédération, le Union Jack était arboré tandis qu'il était invisible ici, à l'endroit où notre plus bel étendard aurait dû claquer à la brise. C'est pour ce drapeau que nos aïeux ont combattu et souffert. Je soutiens qu'à l'anniversaire du jour où le Canada a pris place au rang des nations, il aurait dû flotter à la vue des vieillards, des hommes mûrs et des adolescents pour leur faire comprendre qu'ils doivent toujours être prêts à défendre leur drapeau, leur patrie et leur foi.

Je veux savoir pourquoi le drapeau n'a pas été déployé le jour où nous célébrions notre anniversaire national et, en terminant, je propose que la séance soit levée.

L'honorable M. CHARLES HYMAN (ministre des Travaux publics): Étant le ministre à qui incombe particulièrement cette question du déploiement du drapeau, je dois dire que les paroles de l'honorable député m'ont intéressé. Malheureusement, je n'ai pas entendu ses observations préliminaires; cependant, j'apprends qu'il a fait allusion à la parade du 7e fusiliers de London sur la place du parlement, le 2 juillet. Je suis bien aise de profiter de cette occasion pour dire combien je suis fier qu'un régiment de la ville que j'ai l'honneur de représenter au

Parlement ait fait l'exercice avec une précision aussi admirable et prouvé qu'il fait honneur à la milice du Canada.

Quant au déploiement du drapeau au-dessus du palais législatif, je ferai observer que lundi dernier n'était pas le premier juillet.

Quelques VOIX: Oh!

M. HYMAN: Selon l'usage, le drapeau flottait sur les édifices du parlement, dimanche, le 1er juillet. La députation sait que le surintendant des édifices publics a reçu des ordres au sujet des jours où le drapeau doit être arboré et que le 1er juillet est compris. Le drapeau a été hissé ce jour-là. Malheureusement, les instructions ne font pas mention du 2 juillet, qui était le jour de la fête, et le drapeau n'a pas été arboré. Le malentendu provient d'une observation stricte des ordres que le fonctionnaire avait reçus. Voilà l'explication.

M. W. F. MACLEAN: On aurait cru qu'un cabinet aussi fidèle observateur du dimanche aurait attendu au lundi pour déployer le drapeau, puisque la population célébrait la fête ce jour-là.

M. A. C. MACDONELL (Toronto-sud): Je suis de l'avis du représentant de Middlesex (M. Elson). Je vais même plus loin et je voudrais que le drapeau fût arboré au grand mât du palais législatif durant la session entière; c'est l'usage suivi dans toutes les colonies et possessions anglaises. Je ferai observer que dans tous les chefs-lieux de la province d'Ontario, le drapeau flotte sur le palais de justice pendant la session de la cour d'assises et, de plus, sur les écoles dans plusieurs villes. Il a lieu d'arborer le drapeau lorsque les Chambres sont réunies.

L'honorable M. GEORGE E. FOSTER (Toronto-nord): Je regrette qu'on ait négligé de déployer le drapeau, lundi, d'autant plus que la ville renfermait un grand nombre de visiteurs. Je comprends l'explication que le ministre a donnée, mais le fonctionnaire auquel ce soin incombe aurait dû avoir assez de bons sens pour savoir que les ordres reçus s'appliquent au jour où la fête est célébrée.

D'accord avec le représentant de Toronto (M. Macdonell), je crois que c'est une excellente idée d'arborer le drapeau à la tour principale pendant la réunion des Chambres. Nous connaissons les sentiments qu'inspire la vue du drapeau. C'est l'emblème de la patrie et, chaque fois que les Canadiens le contemplent, le patriotisme les embrase. Son influence éducatrice est excellente et nous pourrions adopter le projet de l'honorable député (M. Macdonell) comme l'un des moyens de favoriser notre progrès et notre avancement.

M. HYMAN: Si c'est l'avis de la Chambre, je le veux bien. Cependant, il me vient à l'idée qu'en arborant le drapeau sans in-

terruption, nous ne pourrions pas signaler d'une manière spéciale les jours de fête. Pour ce motif, cette proposition n'a peut-être pas tout le mérite qu'on lui reconnaît de prime d'abord.

M. FOSTER : Vous pourriez déployer un drapeau sur l'édifice central pendant la session et en arborer deux ou trois autres les jours de fête.

(La motion d'ajournement de M. Elson est repoussée.)

OBSERVATIONS SUR LES TENTATIVES DE FAIRE TOMBER LA PLUIE AU YUKON

L'honorable M. GEORGE E. FOSTER (Toronto-nord) : Je désire apprendre au premier ministre et au ministre de l'Intérieur la triste nouvelle que nous avons reçue du "Dome" à Dawson. Les essais de M. Hatfield n'ont pas réussi et, par conséquent, toute la population de cette région est en proie à une amère déception.

M. EMMERSON : Il n'a pas livré la marchandise.

M. FOSTER : Il y a une chose qui intéresse particulièrement le ministre de l'Intérieur et qui, je le crains, est de nature à augmenter sa responsabilité. Il est le protecteur et le bisaïeul de tous les Indiens de ce pays qui sont sous sa tutelle. Aussi, je désire lui apprendre que les journaux annoncent que les guérisseurs indiens du Yukon ont nui à M. Hatfield. Le chef Isaac, de la tribu de Moose-Hide, dit que ses guérisseurs empêcheront M. Hatfield de réussir, mais qu'après son départ ils feront tomber des déluges de pluie. Le ministre de l'Intérieur est-il l'instigateur de l'opposition faite par ces guérisseurs de la tribu de Moose-Hide ? A-t-il entravé les autorités territoriales du Yukon, en permettant aux Indiens de faire échouer les tentatives de M. Hatfield ? Obligera-t-il le chef Isaac à faire ce qu'il se dit en état d'accomplir et à faire tomber du "Dome" des déluges de pluie, maintenant que M. Hatfield a manqué son coup ? Voilà une question d'Etat dont le cabinet devrait s'occuper sérieusement.

L'honorable M. FRANK OLIVER (ministre de l'Intérieur) : Le cabinet tient envers le chef Isaac la même attitude qu'à l'égard des autorités du Yukon. Nous voulons laisser le Yukon et les Indiens libres d'administrer les affaires qui les concernent. C'est notre intention de permettre au chef Isaac et M. Hatfield de se tirer d'affaire comme ils pourront.

M. R. L. BORDEN : Tout de même il n'est pas juste de donner une prime à Hatfield et de laisser les pauvres Indiens se débattre de leur mieux.

M. HYMAN.

DEMANDE DE DOCUMENTS RELATIFS A LA RECLAMATION DES EMPLOYES DE LA COMPAGNIE DE LA BAIE D'HUDSON.

M. HENRI BOURASSA (Labelle) : Au nom de ceux pour qui j'ai présenté la pétition relative à la réclamation des employés de la compagnie de la baie d'Hudson, je prie le ministre de l'Intérieur d'ajouter aux documents qu'il déposera les cartes et les levés de plans de la terre de Rupert dressés en 1817, en 1822 et en 1837, et toutes les cartes et les documents relatifs aux études faites sous la direction de la compagnie de la baie d'Hudson, du comté Selkirk ou de ses héritiers.

M. OLIVER : Je crois que les documents sont déposés.

ADOPTION D'UNE LOI RELATIVE A LA COUR SUPREME DU NOUVEAU-BRUNSWICK.

L'honorable M. A. B. AYLESWORTH (ministre de la Justice) propose la 3e lecture du bill (n° 224) relatif à la cour suprême de judicature de la province du Nouveau-Brunswick.

M. FOSTER : Le premier ministre était absent les deux fois que le présent bill est venu en discussion. La première fois, j'ai posé une question au ministre de la Justice au sujet de ce projet de loi et il m'a appris que le nouveau tribunal sera composé de deux chambres et que les six juges actuels de la cour suprême seront désignés pour les présider. Hier soir, le ministre de la Justice a fait adopter le bill par le comité et plusieurs membres de la Chambre ont pris part aux délibérations. De concert avec les députés du Nouveau-Brunswick, j'ai demandé au ministre de la Justice, qui avait en l'obligeance de nous apprendre que les six juges du tribunal seraient choisis pour présider les deux chambres de la nouvelle cour si la présente loi entrerait en vigueur, d'ajouter que le cabinet les nommerait par ordre d'ancienneté. Le ministre de la Justice n'était pas disposé à prendre cet engagement.

Je crois que le premier ministre est au courant de la question. En pareil cas, lorsque les autorités provinciales semblent porter atteinte à l'indépendance des tribunaux, ce n'est que justice, il me semble, d'exiger la promesse que, lors de la répartition des commissions, l'on tiendra compte de l'ancienneté.

M. A. A. STOCKTON (ville et comté de Saint-Jean, N.-B.) : Je regrette que l'honorable premier ministre ait été absent hier soir, lorsque ce bill a été discuté en comité général. J'ai alors déclaré et rien ne m'empêche de répéter que la loi adoptée au Nouveau-Brunswick a pour objet de révoquer de ses fonctions un juge de la cour suprême.

Je ne puis croire que le premier ministre ratifiera des prescriptions législatives de cette nature.

Je veux qu'il soit bien compris que je ne m'oppose pas à l'application de la loi sur la judicature au Nouveau-Brunswick. Autre chose est la mise en vigueur de la loi sur la judicature, autre chose est l'adoption d'une loi abolissant un tribunal, nécessitant l'émission de nouvelles commissions de juge et portant atteinte à l'indépendance de la magistrature canadienne. Cette Chambre doit se garder soigneusement d'aider la province à mettre en vigueur une loi qui aurait pour résultat de diminuer l'indépendance des tribunaux du pays.

Quant à moi, j'ai été ravi de voir le premier ministre se mettre l'autre jour à la hauteur des circonstances et sauvegarder la dignité du Parlement et les prérogatives de cette Chambre. L'indépendance de nos cours de justice a autant d'importance que les immunités parlementaires et la dignité de la Chambre. J'espère que le premier ministre sera à la hauteur de la tâche et refusera de contribuer à mettre en vigueur une loi qui, j'en ai la ferme conviction, a pour objet de révoquer de ses fonctions un juge de la cour suprême, ainsi qu'on le déclare couramment dans la province du Nouveau-Brunswick.

En tenant compte des usages parlementaires, je crois pouvoir dire à juste titre que le choix du juge en chef d'une cour de justice est particulièrement du domaine du premier ministre. Il me semble également que je puis demander à celui-ci, comme l'a fait le député de Toronto-nord, de déclarer au sein du Parlement, pour que la nouvelle s'en répande parmi le public, qu'il tiendra compte du rang qu'occupent à l'heure qu'il est les juges de ce tribunal, lorsque le moment de faire un choix sera venu, et que pour sa part, il exercera le droit attaché à son titre, en confirmant le juge en chef dans la position qu'il occupe.

Je puis dire que je ne m'intéresse pas plus au sort du juge en chef du Nouveau-Brunswick qu'à celui de tout autre juge de ce tribunal. Je regretterais beaucoup de proférer une seule phrase qui pût porter atteinte à la dignité ou au caractère d'un de ses membres. Cependant, c'est une injustice à mes yeux, de la part de la législature d'une province, d'amoindrir l'indépendance d'une cour de justice, ce qui serait impossible sans l'assentiment de cette Chambre et l'approbation du ministère. Par conséquent je prie l'honorable premier ministre de nous donner l'assurance que ce projet de loi n'accomplira pas les desseins qu'on prête communément à ceux qui l'ont inspiré.

Le très honorable sir WILFRID LAURIER (premier ministre) : Les circonstances m'ont empêché d'assister à la séance hier soir, mais j'ai appris ce qui s'est passé en mon absence. J'ai entendu la discussion provoquée par la motion dont la Chambre

est saisie de nouveau et, si j'eusse été présent, je n'aurais pu rien ajouter à ce qu'a dit et fait le ministre de la Justice.

J'avouerai aux députés de Saint-Jean (M. Stockton) et de Toronto (M. Foster) que je ne saurais admettre, ainsi qu'ils le soutiennent, que le cabinet soit tenu de dévoiler sur l'heure la ligne de conduite qu'il adoptera s'il a à choisir les juges de ces nouvelles cours de justice. C'est un devoir qui nous incombe. S'il est possible de faire un tel partage des responsabilités entre mes collègues et moi, j'admettrai qu'en effet, le choix des juges en chef, comme celui des lieutenants-gouverneurs et des sénateurs est censé dépendre principalement de l'initiative du premier ministre.

Je n'ai qu'une chose à dire aux honorables députés, c'est que je repousse avec toute l'énergie possible l'assertion qu'il existe un complot dans le but de priver quelqu'un de ses fonctions grâce à ce projet de loi. Si un complot a été ourdi, le cabinet n'y a pas trempé et n'en a pas eu connaissance. Tout ce que je puis dire, c'est que, dans le moment, je ne saurais fournir à la Chambre d'autres renseignements que ceux que le ministre de la Justice lui a donnés hier. Toutefois, j'ajouterai qu'étant plus que tout autre responsable du choix d'un juge en chef, je tâcherai de remplir mon devoir comme toujours, en vue des obligations que j'ai envers cette Chambre.

M. R. L. BORDEN (Carleton) : Ni le ministre de la Justice ni le premier ministre ne me semblent envisager cette question comme nous devrions nous y attendre. La législature du Nouveau-Brunswick a jugé à propos de supprimer la cour suprême de cette province afin de la rétablir en lui attribuant précisément la même juridiction. Le motif ostensible de cette décision, c'est de mettre en vigueur dans la province du Nouveau-Brunswick un modèle de procédure établi en Grande-Bretagne en 1879 et modifié en 1883, qui a été appliqué en 1882 par la Nouvelle-Ecosse et, à différentes époques, par les autres provinces de la Confédération. La législature du Nouveau-Brunswick n'a pas cru devoir se borner à l'adoption de ce mode de procédure. Elle a jugé à propos de supprimer la cour suprême et de la rétablir en lui donnant exactement la même juridiction. C'est un procédé insolite en soi, qui semble n'avoir aucun but, si ce n'est d'exiger une nouvelle nomination des juges du nouveau tribunal qui, en définitive, est exactement semblable à l'autre, sous le rapport de la juridiction.

En 1882, la Nouvelle-Ecosse chercha aussi à modifier sa procédure. La loi anglaise sur la judicature et la pratique et la procédure qui en découlent furent mises en vigueur dans cette province. Cependant, la cour suprême ne fut pas supprimée, car sa suppression n'était pas nécessaire à l'accomplissement des changements désirés.

Hier soir, le ministre de la Justice a fait allusion à la création d'un nouveau tribunal et à de nouvelles nominations dans l'Ontario, il y a vingt ans ou plus.

Or, dans cette circonstance, la création d'une cour de justice s'imposait; tout le mécanisme de la loi reposait sur son établissement. Auparavant, il y avait une cour du banc du Roi, une cour des plaids communs, une cour de la chancellerie et, peut-être, une cour de l'échiquier. La loi les réunit toutes en une seule cour dont elle créa plusieurs divisions. Cependant, toutes étaient des divisions d'un même tribunal, de sorte que les juges de l'une pouvaient au besoin siéger et expédier les affaires judiciaires dans n'importe laquelle des autres divisions.

Le même besoin ne s'est pas fait sentir dans la Nouvelle-Ecosse ou le Nouveau-Brunswick. La province de la Nouvelle-Ecosse n'a pas supprimé puis rétabli la cour suprême. La législature de la province de la Nouvelle-Ecosse n'était pas obligée d'abolir et de rétablir ce tribunal. Cependant, elle l'a fait; et, par cette suppression, les juges cesseront d'être juges. Il est donc nécessaire que l'exécutif accorde de nouvelles commissions. Or, voici le principe que je demande au premier ministre ou au ministre de la Justice de reconnaître: un tribunal ayant été supprimé puis rétabli avec la même juridiction mais sur un pied quelque peu différent, et ce, pour des motifs que nous ne pouvons pas découvrir, le Gouvernement devrait déclarer que les juges de ce tribunal—contre lesquels nulle accusation n'a été portée—seront les juges de la nouvelle cour et occuperont le même rang qu'autrefois.

M. CAMPBELL: Pourquoi donc?

M. R. L. BORDEN: Je ne pensais pas qu'un député pût avoir besoin de poser cette question. Mon honorable ami croit-il qu'il est sage de permettre à la législature d'une province de supprimer les tribunaux chaque année, afin de les reconstituer et de rendre nécessaires de nouvelles nominations.

M. CAMPBELL: La législature du Nouveau-Brunswick a des comptes à rendre à la population de cette province. Si elle juge à propos d'abolir ce tribunal, que nous importe? Si elle a ce pouvoir, pourquoi ne lui serait-il pas permis de l'exercer?

M. R. L. BORDEN: L'honorable député comprend peut-être comment ses observations ont rapport à la question; quant à moi, je ne le comprends pas. Personne n'a nié ce droit à la législature du Nouveau-Brunswick. Cette législature ou la législature d'une autre province a la faculté d'en faire autant chaque année, bien que cela puisse être contraire à l'esprit de la constitution.

Je soutiens que le Gouvernement, lorsque la législature d'une province agit de la sorte,

M. R. L. BORDEN.

ne doit pas se prêter à un stratagème qui pourrait amener la ruine complète de l'indépendance de la magistrature.

M. CAMPBELL: Si elle peut retenir les services de meilleurs juges, pourquoi ne le ferait-elle pas. Elle n'est pas obligée de nommer les mêmes. Elle a besoin des meilleurs juges qu'elle pourra se procurer.

M. R. L. BORDEN: Voilà la notion qu'a l'honorable député du respect dont on doit entourer l'indépendance de la magistrature canadienne. Ne comprend-il pas qu'en agissant de connivence la province d'Ontario et le gouvernement fédéral pourraient rendre les juges, qui sont inamovibles, révocables au gré des caprices de l'exécutif, en faisant ce qu'il suggère? C'est une vérité qui saute aux yeux de tous les autres membres de cette Chambre. Voilà le résultat que je me proposais de signaler.

Nous ne demandons pas qu'on nous promette de choisir celui-ci ou celui-là. Tout ce que nous voulons c'est que le Gouvernement pose en principe que, advenant la suppression et le rétablissement d'un tribunal ayant la même juridiction et les mêmes attributions, les juges sur lesquels ne planent pas l'ombre d'un soupçon ni la moindre accusation seront également rétablis dans leurs fonctions. Ce n'est pas un engagement que nous exigeons du premier ministre; c'est un principe dont il ne devrait pas se départir, qu'il aurait dû être le premier à proclamer et à donner pour guide à son cabinet et à tous les ministères futurs dans le choix des juges en pareilles circonstances.

Personne ne prétend que pour ce qui concerne les nominations ordinaires, le cabinet doit révéler d'avance sur qui son choix tombera ou qu'il n'ait pas le droit de prendre n'importe où les hommes les mieux doués. Je ne cherche pas à blâmer la conduite qu'a parfois tenue le Gouvernement à cet égard. Mais lorsqu'un tribunal est aboli, puis immédiatement rétabli avec les mêmes pouvoirs et la même juridiction, les anciens juges dont le savoir et l'intégrité sont au-dessus de tout reproche et de tout soupçon devraient infailliblement remplir les mêmes fonctions au nouveau tribunal. Cela est d'autant plus vrai lorsque celui-ci n'a de nouveau que le nom. Que dis-je? Son nom n'est pas nouveau; ce sera encore la cour suprême du Nouveau-Brunswick, comme autrefois.

C'est pour cette raison que j'ai élevé la voix la nuit dernière et je désire protester encore plus vivement contre l'intention que le premier ministre prête au Gouvernement d'agir à sa guise dans la solution de cette question.

M. FIELDING: Le premier ministre n'a énoncé qu'un seul principe, et le voici: A l'égard de toutes les nominations qu'il aura à faire à n'importe quel moment, le Gouvernement devra user de la discrétion

que les lois du pays lui accordent et il sera responsable envers le Parlement de l'exercice de cette discrétion.

Il ne saurait être tenu de faire d'avance une déclaration formelle ou implicite qui impliquerait une décision dans une affaire dont il n'a pas encore arrêté la solution, ainsi que le disait le ministre de la Justice.

M. R. L. BORDEN : Il a pris une décision jusqu'à un certain point, celle de choisir les juges parmi les anciens titulaires. Le Gouvernement s'étant engagé dans cette voie, la réponse du ministre des Finances n'est pas de mise. Tout ce que je lui demande c'est d'aller un peu plus loin et de dire que les nouveaux titulaires occuperont au nouveau tribunal le même rang qu'ils occupaient dans l'ancienne cour de justice.

(Le bill est lu pour la 3e fois et adopté.)

ADOPTION D'UNE LOI RELATIVE AU DIMANCHE.

L'honorable **M. A. B. AYLESWORTH** (ministre de la Justice), propose la 3e lecture du bill (n° 12) relatif à l'observance du dimanche.

M. DUNCAN ROSS (Yale-et-Caribou) : J'ai l'honneur de proposer l'amendement :

Que le bill ne soit pas lu maintenant pour la 3e fois, mais qu'il soit renvoyé au comité général avec instruction d'ajouter à l'article 3 ce qui suit comme alinéa de la lettre "y" :

y) Tout travail inévitable le dimanche afin d'empêcher la perte des biens en cas d'urgence ou de danger imminent de destruction ou de dommage sérieux.

J'ai tâché de faire adopter cette disposition pendant que le comité délibérait le bill. J'ai même invoqué, pour en démontrer la nécessité, le fait que, dans la grande province de la Colombie-Anglaise, il faut souvent employer une armée de serviteurs pour combattre les incendies de forêts. On m'a répondu que c'était un travail de nécessité auquel s'appliquerait l'article qui a trait à cette catégorie de travaux. A mes yeux, ce n'est pas un travail de nécessité. Il n'y a pas de raison connue qui puisse nous faire croire qu'il est nécessaire de protéger ces forêts contre la destruction.

Ainsi que le représentant de King-et-Albert le sait, nous laissons, chaque année, détruire des millions de dollars de bois, dans cette province. Selon moi, ce n'est pas là un travail de nécessité au même titre que de procurer des aliments, des soins médicaux, des remèdes ou d'autres choses semblables, nécessaires à la vie.

Tout cela est indispensable à la conservation de la vie, tandis que la préservation des forêts ne saurait passer pour nécessaire au même point—c'est un travail d'urgence. Pourtant, tous les membres de cette Chambre connaissent des cas où il est nécessaire, afin d'empêcher la perte des biens, de travailler le dimanche. C'est en prévision de

ces cas-là que je propose le présent amendement.

M. W. F. MACLEAN (York-sud) : Je désire profiter de l'occasion pour commenter le principe général qui est à la base du présent bill, et prendre quelques instants pour démontrer à la Chambre jusqu'à quel point ce bill est inopportun et inconstitutionnel.

Je veux aussi prouver combien le parti libéral s'écarte de la ligne de conduite qu'il s'était tracée autrefois. A l'appui de cette dernière proposition, je lirai de courts extraits d'un livre qui vient de paraître : la Vie de George Brown.

Quelques VOIX : Nous pouvons lire cela nous-mêmes.

M. W. F. MACLEAN : Si la Chambre consent à m'écouter un instant, je lui citerai quelque chose digne de capter son attention. Le passage suivant se trouve dans la préface de cette biographie de George Brown :

Les luttes politiques ordinaires auxquelles ont pris part M. Brown et son journal n'ont été signalées qu'en passant, et l'auteur s'est appliqué à retracer comment M. Brown a contribué au courant d'opinions qui a amené le remplacement de l'ancienne union législative par la confédération.

M. D. ROSS : Je prends la parole pour un rappel au règlement. L'honorable député n'a assurément pas le droit de discuter le principe général d'un bill, lorsqu'on demande de renvoyer celui-ci au comité général pour lui faire subir une retouche particulière.

M. W. F. MACLEAN : Je me conforme certainement au règlement et mes paroles se rapportent directement à ce point.

M. W. A. GALLIHER (Kootenay) : Même s'il était permis à l'honorable député de discuter le principe général du projet de loi, il ne pourrait pas citer des extraits de la vie de George Brown ou d'un autre. S'il veut nous faire profiter de cet ouvrage, que ne nous donne-t-il pas la page ? Nous pourrions lire ces extraits nous-mêmes.

M. W. F. MACLEAN : Quant au rappel au règlement, je dois dire que lorsque j'ai voulu discuter le principe du bill en comité, on m'en a empêché. Et maintenant, lorsque cette question revient en discussion, le député de Yale-et-Caribou voudrait faire déclarer que j'enfreins le règlement. J'exerce un droit incontestable et je me propose de poursuivre mon discours.

Dans la préface du livre que j'ai mentionné, on lit ce qui suit touchant les problèmes de l'ancien temps :

Mais un jour on trouva la solution dans la fédération et c'est de cette solution et des événements qui l'ont préparée que traite une grande partie de l'ouvrage.

Puis l'auteur, dans la préface, continue à donner à George Brown la place qu'à ses yeux, il doit occuper dans les annales de ce pays. J'attire particulièrement l'attention du premier ministre sur le passage suivant :

Il est difficile de croire, cependant, que le verdict de l'histoire lui assignera une autre place que la première parmi les hommes publics du Canada qui ont contribué à l'œuvre de la confédération.

C'est un très bel éloge à faire de celui qui fut naguère intimement lié aux destinées du parti libéral. On veut dire, en somme, que George Brown a été l'un des importants facteurs de la fédération des provinces. Le livre continue à démontrer comment Brown devint partisan de la fédération et en appuya le principe.

La première chose que je désire signaler c'est que George Brown était un grand ami de Dorion, du Bas-Canada, tous deux faisant partie de l'ancien parlement du Canada. A la page 81, l'auteur de cette biographie dit, en parlant de ces deux hommes :

Sur la plupart des questions publiques d'intérêt général, nous tombions volontiers d'accorder et nous votions régulièrement ensemble ; nous ne différons d'opinion qu'au sujet des problèmes qui divisaient tout le Haut-Canada de tout le Bas-Canada, et nous avons eu plusieurs consultations ensemble, d'année en année, dans le dessein sincère de les résoudre, sans réussir à nous convaincre que, si l'occasion s'en présentait, nous en trouverions le moyen.

C'est-à-dire que Dorion, représentant la province de Québec, et George Brown, représentant plus, ou moins l'opinion de la province d'Ontario, cherchaient alors la solution des graves problèmes qui divisaient la population en deux camps.

M. l'ORATEUR : J'incline à croire que l'honorable député (M. W. F. Maclean) s'écartera du sujet de la discussion. Il s'agit de savoir si nous incorporerons dans la loi un amendement autorisant le travail le dimanche, afin d'empêcher la perte des biens en cas d'urgence ou de danger de destruction. Il me semble que l'honorable député devrait se borner à traiter ce point-là.

M. W. F. MACLEAN : Je le ferai dans un instant, monsieur l'Orateur, mais je réclame le droit de discuter le principe général qui est à la base du bill, à l'occasion de cette motion. Naturellement, si vous rendiez une décision contraire. . . . Cependant, je désire traiter cette question avant de m'occuper de l'amendement.

M. l'ORATEUR : Avant de rendre une décision finale, je suis prêt à consulter la Chambre. Entre temps, je suis d'avis que l'honorable député devrait se borner à la discussion de l'amendement proposé.

M. SPROULE : Mais la motion a trait à la 3e lecture. . . .

M. W. F. MACLEAN.

M. l'ORATEUR : La motion demande la 3e lecture. Il est proposé, comme amendement, qu'une certaine disposition soit ajoutée au bill. Selon moi, la discussion porte sur l'amendement.

M. FOSTER : L'honorable député (M. W. F. Maclean) ne peut-il pas parler pour ou contre la 3e lecture ?

M. SPROULE : Lorsqu'on propose la 3e lecture d'un bill, c'est de cette motion, ainsi que de tout amendement qui serait présenté, que la Chambre est saisie. Je crois qu'il est également permis de prendre la parole sur la troisième lecture ou sur l'amendement. Je voudrais connaître votre décision sur ce point, monsieur l'Orateur.

Le très honorable sir WILFRID LAURIER (premier ministre) : Monsieur l'Orateur, je n'ai pas étudié cette question depuis un certain temps. De prime abord, je serais porté à croire que la discussion doit se borner à l'amendement. Cependant, après réflexion, il me semble que la Chambre est saisie de deux motions, l'une demandant la 3e lecture et l'autre, la modification du bill. Je ne suis pas prêt à blâmer votre décision ; avant de me prononcer, je voudrais consulter les auteurs. Mais, vu que l'honorable député est évidemment déterminé à prononcer son discours un jour ou l'autre, autant vaut l'écouter tout de suite.

M. W. F. MACLEAN : Je ne veux rien devoir à la condescendance de la Chambre. Je n'ai pas de faveur à demander au premier ministre.

Parlant de Brown et de Dorion, l'auteur ajoute à la page 81 :

Grâce à cette évolution, libéraux et conservateurs furent ramenés à leurs doctrines propres et traditionnelles et la voie fut préparée pour de nouveaux problèmes.

Ces problèmes découlèrent de la tentative inconsiderée de rapprocher le Haut-Canada et le Bas-Canada au moyen d'une union législative.

Voilà ce que je voulais faire ressortir, à savoir, qu'il y eut une tentative inconsiderée de l'avis des libéraux de l'école de George Brown, dans le but d'imposer l'union législative aux anciennes provinces. L'histoire se répète relativement à ce bill sur l'observance du dimanche. L'auteur ajoute :

L'histoire de cette époque n'est en grande partie que le récit des efforts tentés dans le but de se soustraire aux conséquences de cette bévue. Ce fut la raison du double nom sous lequel fut connu chaque ministre : Lafontaine-Baldwin, Hincks-Morin, Taché-Macdonald, Brown-Dorion, Macdonald-Scotte. C'est pour cette raison que chaque ministère contenait un procureur général choisi dans l'est pour le Bas-Canada et un autre choisi dans l'ouest pour le Haut-Canada.

Un double régime exista autrefois par suite de cette tentative d'établir l'union législative et il y eut une administration à deux têtes. La cause du mécontentement

qui régnait à cette époque au Canada, c'était la tentative d'imposer une union législative relativement à certaines questions que la population préférerait envisager à sa manière. Traitant de ce sujet,

Dans son discours sur la confédération, sir John A. Macdonald déclara que l'union, bien que législative de nom, était fédérale au fond—qu'à l'égard des questions qui concernaient exclusivement le Haut-Canada, celui-ci exerçait d'ordinaire des pouvoirs exclusifs et que le Bas-Canada en faisait autant. C'est dans des volumes différents qu'on retrouve les statuts refondus du Bas-Canada et les statuts refondus du Haut-Canada. La pratique de décréter des lois pour une seule province ne se bornait pas aux questions d'un intérêt local ou privé. Ainsi, les deux populations ayant des opinions fort différentes sur l'observance du dimanche, la loi la plus sévère s'applique exclusivement au Haut-Canada. C'est de là que découla la doctrine de la double majorité—qu'un ministère devait avoir dans chaque province une majorité favorable à sa politique générale.

Je citerai maintenant des extraits d'une lettre que M. Brown adressa en 1871 à des catholiques éminents pour exposer avec franchise ses rapports avec les membres de cette église. Dans cette lettre qui se trouve à la page 125, il dit :

En quête d'un remède, les libéraux du Haut-Canada exigèrent, d'abord, la représentation basée sur la population, qui donnait au Haut-Canada sa juste part d'influence au sein de la législature, et ensuite, la séparation complète de l'Eglise et de l'Etat, qui plaçait tous les cultes sur le même pied et laissait à chacun le soin de maintenir ses institutions religieuses grâce aux contributions de ses adeptes. Ils croyaient, par ces mesures, faire disparaître de l'arène publique des causes de dissensions et d'inimitiés secrètes et établir sur une base solide la prospérité et la concorde.

Voici les propres paroles de M. Brown :

On déploya les efforts les plus énergiques afin de régler définitivement mais équitablement tous ces problèmes inquiétants qui mettaient aux prises les différentes sectes religieuses. Les membres du clergé étaient entraînés dans l'arène politique à titre de combattants ; la religion était exposé au mépris et nos propres dissensions offraient à nos amis canadiens-français l'occasion de nous dominer.

Et M. Brown ajoutait :

Toutefois, l'agitation fut entretenue jusqu'à ce que la loi sur la confédération eut fait disparaître les griefs dont les libéraux se plaignaient. Sous le régime de cette loi, la représentation de l'Ontario est basée sur sa population ; celle-ci a la direction absolue de ses propres affaires et le dernier vestige des dissensions religieuses—la question des écoles confessionnelles—a été supprimé une fois pour toutes au moyen d'un compromis accepté par tous les intéressés.

C'est-à-dire qu'à cette époque, M. Brown se rendait compte de tous ces ennuis ; témoin des discordes qui régnaient et prévoyant celles qui surgiraient plus tard, il comprenait que la seule planche de salut

était la confédération qui laisserait aux provinces le règlement de toutes ces questions troublantes, comme celle de l'observance du dimanche. Je compte sur votre indulgence pour me permettre de citer ce que l'auteur dit de Dorion à la page 132 :

Dorion et d'autres Canadiens du Bas-Canada ont probablement contribué à amener Brown à accepter le projet de la confédération . . . Dorion déclare que le ministère Brown-Dorion convint . . .

Ici, j'emprunte son langage :

Que la question constitutionnelle devait être mise à l'étude et réglée, soit au moyen d'une fédération des deux provinces ou de la représentation basée sur la population, accompagnée de réserves et de garanties de manière à préserver la foi religieuse, les lois, la langue et les institutions de chaque groupe contre les empiètements de part et d'autre.

C'est l'objet que M. Dorion avait en vue et ce que M. Brown cherchait aussi à assurer et, à cette fin, ils travaillèrent de concert. M. A. T. Galt fit des efforts dans le même sens.

Il proposa que les questions ayant trait à l'instruction publique et de nature à susciter des querelles religieuses relevassent des provinces.

M. Brown prononça un discours remarquable sur la confédération et je me propose de citer quelques-unes de ses paroles qui sont rapportées à la page 173 :

Si nous contempons les événements qui se sont déroulés depuis quinze ans, nous admettons, il me semble, que les plus grandes entreprises qui ont été accomplies n'intéressaient qu'une partie du pays ; que nos luttes les plus ardentes ont eu lieu au sujet de questions locales qui attisèrent les rivalités de clocher et provoquèrent une profonde indignation.

L'auteur ajoute :

La confédération mettrait fin aux rivalités entre le Haut-Canada et le Bas-Canada. Les problèmes qui suscitaient des inimités et des jalousies entre les différents groupes passaient du domaine de la législature commune dans l'arène de la Chambre d'assemblée de chaque province. Nul n'était écarté de la vie publique parce que ses opinions, populaires dans sa province, étaient mal accueillies dans une autre. Au nombre des questions d'intérêt local qui avaient troublé l'harmonie au sein de la législature commune, il mentionna la construction d'édifices publics, la dotation d'institutions religieuses, le subventionnement d'œuvres confessionnelles et l'ingérence dans les systèmes d'instruction publique.

Je citerai maintenant quelques commentaires sur M. Dorion, qui s'opposa à la confédération, et j'attire l'attention du premier ministre sur l'opinion de celui qu'il a pris pour modèle. Si jamais un politique canadien mérita le respect, ce fut M. Dorion, étant donné le rôle qu'il a joué dans la politique canadienne. Je trouve le passage suivant, à la page 174 :

Il soupçonnait que le but ultime était de convertir l'union fédérale en une union législa-

tive. Le projet de confédération se réalisait avec le consentement de la population. Qu'est-ce qui empêcherait de changer une union fédérale en une union législative par le même moyen ?

C'était ce qu'appréhendait surtout M. Dorion. Il craignait des tentatives comme celle d'aujourd'hui, et le remplacement d'une union fédérale par une union législative.

On ne peut pas dire, non plus, que M. Dorion se préoccupait inutilement de l'autonomie provinciale, lorsqu'on se rappelle les attaques persistantes auxquelles celle-ci a été en butte, et l'énergie, le talent et le courage qu'il a fallu déployer pour la défendre.

Maintenant, j'en arrive à la page 207, où l'auteur traite des dangers de la centralisation :

Mais, n'eût été l'opposition formelle de M. Mowat et de ses collègues, la subordination des provinces à l'autorité centrale aurait fait un grand pas vers l'application de la doctrine de Macdonald, d'une union législative ; et les récents événements prouvent que le danger de la centralisation n'est pas disparu.

Ce fut un sentiment sincère, généreux et patriotique qui poussa M. Brown à offrir son aide pour sortir de l'imbroglio de 1864. Il désirait que le Haut-Canada fût équitablement représenté au Parlement, et qu'il eût la liberté d'administrer ses propres affaires.

Ces extraits qui sont des documents historiques incontestables, démontrent que l'union entre le Haut et le Bas Canada n'était pas satisfaisante pour la masse du peuple, parce que l'autorité centrale, le Parlement d'alors, tentait d'intervenir dans des questions qui ne regardaient que les provinces respectives, telles que les questions de l'observance du dimanche, des écoles et autres de même nature ; et c'est pour cela que le parti de la réforme s'identifia avec le mouvement de la confédération. George Brown entra dans le cabinet de coalition pour soustraire ces questions au contrôle du gouvernement fédéral, éviter l'union législative et laisser ces problèmes à la réglementation des provinces.

Ma proposition, l'autre jour, consistait à confier la solution de ces questions aux provinces. A présent qu'on a trouvé que la juridiction, jusqu'à un certain point, de l'autorité centrale doit prévaloir, le devoir du parti de la réforme est d'essayer de renvoyer ces questions aux provinces à qui elles appartiennent. La Chambre et les hommes d'aujourd'hui doivent se guider d'après les circonstances et l'histoire du passé, et le parti libéral en particulier est tenu de suivre les idées de ses chefs d'autrefois. Il est prouvé dans ce livre que ceux-ci craignaient une union législative. Ils voulaient soustraire ces questions au contrôle du pouvoir central. Elles sont cependant devant cette Chambre actuellement et semblent devoir y revenir souvent, si ce bill est adopté ; parce que, comme l'a dit l'honorable député de

M. W. F. MACLEAN.

Jacques-Cartier (M. Monk), si nous adoptons cette loi, chaque année verra surgir de nouveaux amendements, et je prétends que nous devrions nous efforcer de soustraire cette question au Parlement. Elle devrait être référée aux provinces. Autant que je peux me rappeler les faits qui se rapportent aux lois sur l'observance du dimanche, dans ce pays, je crois qu'il existe dans l'Ontario, quoique je ne puisse pas affirmer qu'il ait force de loi, un statut de Charles II. Je crois cependant, que dans l'Ontario, aujourd'hui, cet ancien acte adopté par le haut Canada, à cette époque de l'union législative, est encore en vigueur. Je crois qu'une loi est en vigueur dans l'Ontario depuis la création de cette province, et il me semble que la situation est plus ou moins semblable dans les autres provinces.

Ces lois, dit-on, ont actuellement leur plein effet. Quel en sera la conséquence ? Nous aurons dans l'Ontario quatre lois sur le dimanche. Laquelle devra être appliquée ? Laquelle devra avoir la préséance ? Or voilà un état de choses qui ne devrait pas exister et je dis que le comité qui a étudié la question n'a pas mis la Chambre au courant de tous les faits. Dans une question aussi grave, toutes ces lois auraient dû être classées, réunies et imprimées. On peut à peine se procurer une copie de cet acte de Charles II qui est censé être en vigueur. Un ami m'en a laissé voir une copie faite à la machine. Il nous faudrait un recueil officiel de toutes ces lois, en donnant l'historique, et les députés devraient avoir assez de temps pour tout examiner. Pour en revenir au point que je soulève il y a un instant, je répète que l'on devrait laisser cette question en dehors du Parlement. Si la loi sur l'Amérique septentrionale anglaise est défectueuse sous ce rapport, le Gouvernement devrait s'entendre avec les provinces pour s'adresser au Parlement impérial afin d'obtenir la révision de cette loi, pour ce qui concerne l'observance du dimanche, de façon à ce que la juridiction soit accordée définitivement à l'autorité provinciale, à laquelle elle doit appartenir au dire de George Brown, de M. Dorion et des autres libéraux des anciens jours. On fait beaucoup de tapage au Canada au sujet de la révision de la constitution. Je veux justement montrer l'attitude prise à ce sujet par M. Brown et je ne pense pas qu'aucun libéral dans cette Chambre, ni aucun de ceux qui se donnent pour libéraux, puisse dire que M. Brown avait tort quand il posait ce principe (page 208) :

A la convention du parti de la réforme, en 1867, l'attitude du parti à l'égard de la confédération fut mise à l'étude. Il fut résolu que " bien que la nouvelle constitution contint des erreurs évidentes, elle était, en somme, basée sur des principes équitables, et devait être acceptée avec l'intention de l'appliquer loyalement et patiemment, quitte à l'amender subséquentement d'une année à l'autre, suivant que le besoin s'en ferait sentir ".

Telle fut la déclaration du parti de la réforme en 1867, à propos de la revision de la constitution, à savoir qu'il acceptait la constitution en toute loyauté, qu'il décidait de s'y attacher, mais que, si des changements devenaient nécessaires, dans l'intérêt public, il s'emploierait à obtenir ces modifications.

Ma prétention aujourd'hui est que, si une décision judiciaire attribue à cette Chambre la juridiction quant aux lois sur l'observance du dimanche, le Gouvernement du jour devrait avoir une conférence ou consultation avec les provinces, leur présenter toutes les lois sur ce sujet, invoquer l'histoire et chercher à découvrir quelle était l'opinion des fondateurs de la confédération. A mon sens, dans cette conférence, on tomberait unanimement d'accord pour demander au parlement impérial de déclarer, par un simple amendement à la loi, que les provinces ont, seules, juridiction dans la matière. Si l'on fait cela, chaque province aura juridiction pour édicter la loi du dimanche qui conviendra à la population, et qui serait une loi conforme à ses coutumes et à ses traditions. Si quelque chose est de nature à rompre l'harmonie, c'est l'intervention d'une province qui cherche à imposer ses vues à une autre province, spécialement dans des affaires de conscience.

Or, cette loi intervient plus ou moins dans les affaires de conscience de la population de Québec. Elle a été déposée à l'instigation de quelques-unes des autres provinces. Je prétends que ces autres provinces, au lieu de demander une législation fédérale sur la matière, auraient dû, en toute loyauté, presser le règlement de la question, en demandant au Gouvernement de déclarer qu'il avait toujours pensé qu'elle était du ressort des provinces. C'est le résultat naturel de l'agitation qu'on a soulevée durant les années passées. A présent nous sommes en train d'innover. On tente de réaliser une union législative, tandis qu'on devrait reconnaître la liberté des provinces. Cela ne contribue pas à consolider la fédération.

L'introduction de ces questions tend à briser et à démembrer la fédération. L'enseignement de l'histoire montre que le parti libéral, par la bouche de ses chefs, George Brown, dans Ontario, et M. Dorion, dans la province de Québec, a appuyé le projet de la confédération dans le but avoué d'écarter ces questions de l'arène fédérale. De sorte que je pense que le Gouvernement pourrait bien remettre à une autre époque l'étude de ce problème. Nous aurons une autre session dans trois ou quatre mois. On pourrait connaître les sentiments des provinces dans une conférence de ce genre.

Je déclare de nouveau que j'accepte le principe de la fédération telle qu'elle existe aujourd'hui. J'ai parlé parfois dans cette Chambre, en faveur d'une union législative, sur certaines questions; mais je ne suis fédéraliste que pour les matières qui doivent

tomber sous l'autorité du Dominion, et non pas pour celles qui doivent être régies par l'autorité des provinces. Si la constitution ne fait pas ce partage de la juridiction, c'est notre devoir d'empêcher la continuation de cet état de choses qui est loin d'être à l'avantage du pays. J'espère que l'honorable premier ministre (sir Wilfrid Laurier) se laissera influencer par les considérations que j'ai énoncées, et que, pour commencer il fera rassembler dans un document officiel toutes les lois, soit celles de Charles II, soit celles de l'ancien parlement du Canada ou les lois des provinces, les fera imprimer et soumettre à une conférence des provinces. On nous dit qu'il y aura une conférence sur d'autres matières, avant la prochaine réunion du Parlement. Pourquoi ce sujet ne serait-il pas inclus parmi ceux que l'on y doit examiner? Pourquoi ce Parlement ne peut-il pas se débarrasser de cette question troublante qui n'est pas de son ressort? Je ne veux pas rester plus longtemps dans ce Parlement, s'il doit s'imposer le fardeau de questions de cette espèce. J'ai vu trop de ces questions inutiles soulevées ici. Ces questions ne relèvent pas du parlement fédéral, mais des législatures provinciales. Nous pouvons même oublier certaines choses du passé, mais pour l'avenir, laissons ces questions en dehors de la Chambre, et n'allons pas molester la conscience d'aucune des deux grandes races qui peuplent ce pays par nos agissements inconsidérés. Laissons régler ces questions par les législatures provinciales dont elles relèvent et où la population peut rendre à ce sujet les lois qu'elle désire. En agissant ainsi, nous aurons travaillé pour l'unification de ce pays. Je n'ai pas à m'excuser de prendre indûment le temps de la Chambre, parce que je crois qu'il est de l'intérêt public que, même à cette période avancée de la session, je fasse appel au Gouvernement pour que ce bill ne soit pas adopté sous sa forme actuelle. Je ne parle au point de vue d'aucun parti; je parle seulement en Canadien désireux de soustraire ces questions au contrôle du parlement fédéral, de façon à ce que nous puissions de plus en plus unir les diverses races qui habitent le Canada.

L'honorable A. B. AYLESWORTH (ministre de la Justice): Il y a quelques jours, quand j'ai proposé à la Chambre de se former en comité général pour délibérer ce bill, j'ai fait allusion en termes généraux aux difficultés graves qui accompagnent le règlement d'une semblable question. Maintenant qu'il s'agit de la lecture et d'un amendement important, je puis dire que mes prévisions au sujet de la tâche que j'entreprenais se sont pleinement réalisées, et que j'ai aujourd'hui plus que jamais, conscience des grands obstacles qu'il faut surmonter quand on veut dans ce pays, décréter des lois sur un pareil sujet. Mais, bien que ces difficultés soient grandes, je suis loin de concéder qu'elles sont insur-

montables. L'obligation de légiférer relativement à l'observance du dimanche s'impose au Parlement. Fortement pénétré de l'opinion que j'ai déjà exprimée, à savoir que le comité judiciaire du conseil privé n'a pas décidé que les provinces n'ont pas juridiction en la matière, il n'en est pas moins vrai que le seul moyen efficace d'appliquer une pareille loi c'est de lui donner une sanction qui est du domaine du code pénal. L'action des provinces devant être nécessairement entravée plus ou moins en cherchant à régler la question sur un autre terrain que celui du code pénal, plusieurs de ceux qui ont étudié ce problème ont été d'avis que le Parlement devait, de toute nécessité, intervenir. Le projet de loi dont la Chambre est saisie est le fruit de nos meilleurs efforts et des travaux de plusieurs jours. Je ne prétends pas qu'il soit parfait. Loin de là, je comprends bien qu'il fourmille d'imperfections. J'aurais préféré modifier plusieurs dispositions du bill. Il n'y a probablement pas un seul député qui ne puisse en dire autant, mettre le doigt sur un article qu'il aurait voulu retrancher ou rédiger autrement, indiquer des lacunes qu'il aurait désiré combler. Le bill, je le répète, n'est pas parfait, tant s'en faut; il est probable qu'on ne peut jamais atteindre à la perfection dans la rédaction des lois. Cependant, nous avons une loi pratique qui peut nous mettre en bonne voie d'en arriver à notre objet, à savoir, la meilleure observance du dimanche au Canada. Nous avons une loi qui, en autant qu'elle sera appliquée dans une province, assurera l'uniformité dans toute l'étendue du pays. Il est peut-être possible de la compléter grâce à l'intervention de la législature de chaque province. Mais, étant donné la loi constitutionnelle qui nous régit depuis plus d'une génération, nous sommes tenus d'en tirer le meilleur parti possible, d'exercer les prérogatives qu'elle confère au Parlement et de chercher à décréter une loi qui ne prête guère le flanc à la critique.

Ayant cet objet en vue, je ne suis certainement pas disposé à prêter l'oreille à ceux qui nous conseillent d'attendre une autre session ou de différer notre intervention. Après avoir consacré à ce bill tant de travail et de réflexion, je ne vois pas pourquoi nous aurions dépensé notre labeur en pure perte ou pourquoi nous hésiterions à mettre le couronnement à notre œuvre. Si l'expérience démontre que des modifications sont nécessaires, il ne sera pas difficile, espérons-le, d'effectuer ces retouches à une prochaine session du Parlement.

Il s'agit maintenant de savoir s'il y a lieu de passer à la 3e lecture ou de le renvoyer au comité général pour étudier l'amendement de mon honorable ami de la Colombie-Anglaise (M. Duncan Ross). Lorsque celui-ci, dans une circonstance antérieure, proposa cet amendement en comité général, ou lui répondit qu'il était inutile.

M. AYLESWORTH.

Mais en relisant le bill tel qu'imprimé et en l'examinant comme avocat, je comprends facilement qu'un intéressé puisse concevoir de l'inquiétude et avoir des doutes. Si on consultait un avocat, force lui serait de dire qu'il n'appert pas clairement que ce travail—décrit dans l'amendement comme nécessaire pour empêcher la perte des biens—soit compris dans cette loi dans la catégorie des travaux de nécessité. Voyons pourquoi il nous semble qu'il en est ainsi. Nous exceptons formellement "tout travail de nécessité ou d'humanité". Abstraction faite des mots "ou d'humanité" pour les besoins du raisonnement, le 2e article de la loi interdit tout travail le dimanche et le 3e fait une exception en faveur des travaux de nécessité. Qu'y a-t-il ensuite? Vingt et quelques alinéas mentionnent certaines choses qui seront considérées comme des travaux de nécessité. L'honorable député s'occupe d'empêcher la perte des biens en cas d'urgence ou de danger de destruction ou de dommage sérieux. Lorsqu'il examine ces exceptions afin de voir si une pareille disposition générale est nécessaire pour rendre le sens de la loi plus clair, il lit en toutes lettres qu'un travail pour soulager une maladie ou une souffrance est un travail de nécessité.

S'il a fallu que le législateur décrète que ce qu'on a fait pour soulager un malade ou une personne souffrante est un travail de nécessité, ne peut-on pas prétendre que la préservation des biens n'est pas en soi un travail de nécessité et aurait dû être mentionnée expressément. Le paragraphe de la lettre "e" établit que l'entretien des feux est un travail de nécessité lorsqu'il est indispensable à la protection des biens, de la vie ou de la santé. Ne serait-ce pas un puissant argument devant un tribunal que de dire que, le Parlement ayant déclaré que certains actes indispensables à la protection des biens, de la vie ou de la santé sont des travaux de nécessité, il faut en inférer que le travail d'un caractère général mentionné par l'honorable député de la Colombie-Anglaise (M. Duncan Ross) n'est pas compris dans cette catégorie.

Le bill contient une foule de dispositions semblables; c'est ainsi qu'il y a un paragraphe spécial pour le transport du lait, du fromage, des bestiaux et pour la protection de certaines propriétés, toutes choses qui sont considérées de nécessité. Dans cette dernière catégorie se trouve comprise—et ce n'est certainement pas la disposition la moins spéciale—la cueillette de la sève d'érable qui pourrait être perdue ou détruite. Vu toutes ces dispositions du bill, je ne puis concevoir que l'honorable représentant de la Colombie-Anglaise (M. Duncan Ross) ait réellement raison de s'alarmer au sujet de la protection des forêts, protection qui, à son avis, ne serait pas considérée comme une nécessité, s'il n'en est fait spécialement mention dans ce projet de loi. Mais je laisse de

côté les motifs qui ont engagé mon honorable ami (M. Duncan Ross) à présenter cet amendement à la motion; je veux faire remarquer à la Chambre, qu'à mon sens, le comité a fait un oubli involontaire—c'est certainement le cas quant à moi—dans la rédaction d'un autre article de ce bill, je veux parler de l'article 4 qui se rapporte aux vingt-quatre heures de repos par semaine qu'on doit accorder à certains employés qui se trouvent forcés de travailler le dimanche. J'avais l'intention de demander que cette disposition s'appliquât aux employés de téléphone et de télégraphe, à tous ceux qui ne prennent part au transport des marchandises ou des voyageurs ni de loin, ni de près, mais qui s'occupent de l'expédition des messages télégraphiques et téléphoniques dans le temps ordinaire des affaires commerciales.

Ces gens-là doivent nécessairement travailler de longues heures tous les jours de la semaine, y compris le dimanche, et bien que leur ouvrage ne soit peut-être pas aussi harassant, au point de vue physique, que celui des ouvriers qui travaillent à l'exploitation de certains procédés industriels, tel que la réduction de certains minerais, ou à d'autres travaux manuels très fatigants mais dont le moindre est important, si l'on tient compte de l'intérêt public. Nous devons voir à ce que ces personnes-là aient un repos de vingt-quatre heures un jour quelconque de la semaine. Je me proposais, mais j'ai oublié ce détail, de comprendre ces employés dans la disposition qui assure aux ouvriers qui doivent travailler le dimanche, un jour complet de repos, et comme il s'agit d'un amendement qu'on ne peut, d'après le règlement, présenter que lorsque la Chambre siège en comité, je suis en faveur de la motion demandant que ce bill soit renvoyé au comité général de la Chambre, et je proposerai en plus que la Chambre ne se forme pas en comité pour étudier simplement l'amendement soumis par l'honorable député de la Colombie-Anglaise (M. Duncan Ross), mais encore pour délibérer davantage ce bill et prendre en considération toutes autres matières s'y rapportant.

M. F. D. MONK (Jacques-Cartier) : Avant que cette motion soit adoptée, je désire attirer l'attention de la Chambre sur une question spéciale à laquelle on pourrait opportunément faire allusion à ce propos.

M. AYLESWORTH : Je crois anticiper les vues de mon honorable ami par la proposition que je vais faire. On vient de me faire observer que si la Chambre se forme en comité spécial pour délibérer l'amendement soumis par l'honorable député de la Colombie-Anglaise (M. Duncan Ross), elle se prononce sur cet amendement même, sans qu'on ait l'occasion de discuter cet amendement en comité. Je propose donc comme sous-amendement :

Que tous les mots de l'amendement soient retranchés et remplacés par les suivants : "le dit bill soit renvoyé, sans délai, à la Chambre siégeant en comité général avec mandat et pouvoir de le prendre en plus ample considération".

M. BICKERDIKE : Avant que la Chambre se prononce sur cette motion, je voudrais suggérer un amendement que je ne pourrai peut-être pas présenter au comité en m'en tenant à ce que vient de proposer l'honorable ministre de la Justice.

M. BERGERON : Vous pouvez présenter vingt amendements si vous le voulez.

(Le sous-amendement de M. Aylesworth est adopté, et la Chambre se forme en comité général pour délibérer ce projet de loi.)

M. R. L. BORDEN : Vu que le bill doit être délibéré de nouveau et que nous en sommes exactement au même point où nous étions il y a dix jours et même deux semaines, je suppose que le Gouvernement a l'intention de commencer par l'article 1 et de continuer ensuite article par article.

M. DUNCAN ROSS : Je propose l'adoption de cette partie de mon amendement :

Que l'article 2 de ce bill soit modifié en ajoutant le paragraphe suivant "y" : Tout travail inévitable le dimanche, pour sauver des biens, en cas d'urgence ou de danger immédiat de destruction ou de perte sérieuse.

M. SPROULE : J'en appelle au règlement; la Chambre ayant rejeté l'amendement proposé en lui substituant le sous-amendement, le comité peut-il délibérer le premier amendement ?

M. ARMAND LAVERGNE : Ce point a été soulevé quand j'ai proposé un amendement à l'amendement de M. Piché.

M. L'ORATEUR SUPPLÉANT : Je crois que cet appel au règlement n'a pas sa raison d'être, parce que la Chambre s'est formée de nouveau en comité général avec instruction de délibérer cet amendement et "pour plus ample considération."

M. R. L. BORDEN : On peut certainement dire, en observant le règlement, que tout l'alphabet va bientôt être épuisé grâce à tous ces paragraphes qu'on ajoute.

M. BOURASSA : Je suppose que mon honorable ami, en présentant cet amendement, ne voulait pas que cette modification du bill s'appliquât simplement et uniquement aux cas qui peuvent intéresser la population de sa province, mais encore aux cas semblables qui peuvent exister dans d'autres parties du pays : telle doit être aussi l'intention du Gouvernement puisqu'il a accepté cette contre-proposition. Si je ne me trompe, cette disposition s'appliquera aux récoltes en danger, bien que cela ne soit pas sûr, mais, enfin, tout est incertain dans ce bill.

Tout travail inévitable le dimanche, pour sauver des biens, en cas d'urgence ou de danger immédiat de destruction ou de perte sérieuse.

Je ne suis pas convaincu que cette disposition s'appliquera au flottage du bois non équarri, bien que, dans certaines circonstances, elle puisse avoir cet effet. Ainsi, par exemple, dans les rivières peu profondes, quand il y a une crue des eaux, si l'on ne fait pas le flottage du bois le dimanche, les billes sont jetées sur les deux rives où elles s'échouent. Mais ce ne sont là que des cas isolés, au moins dans la province de Québec. Le grand danger que présente le flottage du bois, ce n'est pas que ce bois sera perdu ; il provient surtout du fait que les billes vont s'amonceler pêle-mêle dans les rapides et qu'elles obstruent ces derniers, si l'on ne surveille ce flottage sur tout le parcours que doit suivre ce bois non équarri. Ainsi, par exemple, il y a trois cents hommes dispersés sur quinze ou vingt milles d'une rivière ; ils doivent voir à ce que ces billes ne s'arrêtent nulle part, parce que du moment que quelques billes se trouvent arrêtées à la tête d'un rapide, elles font digue et il y a danger, non pas pour la propriété, mais pour la vie de ceux qui travaillent à briser cette digue.

M. CONMEE : Il y a là aussi un danger pour la propriété, lorsque ces billes sont brisées.

M. BOURASSA : Quelques-unes se brisent, mais très souvent, en attendant simplement une nouvelle crue des eaux, l'endiguement se défait de lui-même. Dans nombre de cas, un abaissement très léger des eaux, au printemps, empêchera le flottage du bois, mais ce travail pourra être recommencé à l'automne ou au printemps suivant. Il n'y a pas de dommages actuels à la propriété, mais, au point de vue industriel, le fait que le bois ne descend pas aux scieries en temps voulu cause des pertes considérables.

M. L. G. McCARTHY : L'honorable député avouera que si le flottage de ce bois est retardé d'une saison, ce bois aura perdu de sa valeur.

M. BOURASSA : Non pas si ces billes se trouvent à l'eau.

M. CONMEE : Ce bois perd de sa valeur.

M. BUREAU : Si ces billes sont laissées là, quand le printemps arrive elles flottent de nouveau en suivant le courant qui les transporte à la rivière principale, et on ne peut plus les rattraper. Elles sont ainsi transportées du Saint-Maurice au Saint-Laurent. Toute bille de bois non équarri qui flotte sur la glace dans la rivière Ottawa, au printemps, doit être considérée comme perdue parce que les grandes pièces qui doivent les retenir et qui forment chaîne se

M. BOURASSA.

triseront et qu'elle sera entraînée par le courant.

M. BOURASSA : Je parle des petites rivières et des cours d'eau qui se déchargent dans l'Ottawa, rivières et cours d'eau qui sont très étroits, et dont les rives sont loin d'être élevées. En moins de vingt-quatre heures, l'eau baisse avec une rapidité telle que si l'on ne surveille la descente du bois, celui-ci se trouvera échoué jusqu'à la saison suivante.

M. L. G. McCARTHY : Dans ce cas, les billes ne se trouveront pas dans l'eau, mais n'en seront pas moins endommagées.

M. BOURASSA : Pas nécessairement. Je m'occupe de cette industrie depuis vingt ans et la moitié de mes électeurs s'y livrent. Je connais donc un peu ce qui se rattache à cette question. Certaines espèces de bois sont endommagées, tandis que d'autres ne subissent aucune diminution de valeur.

M. SAM. HUGHES : N'y a-t-il pas certains jours où le fait de ne pas profiter de vingt-quatre heures d'avantage qu'offre, au printemps, une crue des eaux, peut avoir de grandes conséquences pour le flottage du bois ?

M. BOURASSA : Certainement. Même si le bois n'était pas menacé de perdre sa valeur, l'arrêt du flottage durant vingt-quatre heures, cause des dommages énormes au marchand de bois. Même si ce dernier pouvait faire exécuter ce flottage pendant la même saison, il lui faudrait dépenser plusieurs milliers de dollars de plus, parce qu'il aurait sur les bras 300 ou 500 hommes qui ne font rien le dimanche, et dépenser deux fois autant, le lundi, pour faire ce travail. Si cette disposition est mise en vigueur quand il y a danger que le bois échoue, elle ne pourra compenser la perte d'argent qu'elle causera à l'industriel ou aux ouvriers mêmes. Ces derniers ne pourront s'attendre à recevoir les mêmes gages, s'ils ne travaillent que six jours. Je ne soulève pas d'objection contre l'amendement, mais je me contente d'indiquer en quoi ce dernier pêche à mon avis ; mon honorable ami constatera peut-être plus tard que cette disposition ne protège pas l'une des plus grandes industries du Canada.

(L'article tel que modifié, est adopté.)

M. DUNCAN ROSS : Je propose qu'on ajoute le paragraphe suivant à l'article 4 :

Cet article ne s'appliquera à aucun ouvrier employé dans une usine dans laquelle le travail quotidien régulier de cet ouvrier n'a qu'une durée de huit heures.

Quand le comité a fait rapport sur ce bill pour que la Chambre le délibérât une troisième fois, je me suis fortement opposé à la disposition contenue dans l'article 4 parce que, à mon sens, il était absolument in-

tile d'accorder à l'industrie de la réduction du minerai et à d'autres exploitations de même nature la protection mentionnée dans le paragraphe "d" de l'article 3; si l'on adoptait l'article 4. Depuis lors, j'ai reçu un très grand nombre de télégrammes, non seulement des compagnies intéressées dans la fonte du minerai à la Colombie-Anglaise, mais encore des employés eux-mêmes protestant contre cette législation. En vérité, à la Colombie-Anglaise, après beaucoup de pourparlers et de négociations, les ouvriers ont obtenu dans toutes les fonderies de ne travailler que huit heures par jour.

Si l'article 4 tel que rédigé maintenant était adopté, cela reviendrait à dire que cette entente est détruite et que ces ouvriers devront, le dimanche, travailler douze heures au lieu de huit heures, et cela dans le but d'obtenir les vingt-quatre heures de repos contenues au cours de la semaine. On se trouverait donc à mettre à prime le travail du dimanche. Que feront naturellement les compagnies intéressées? Elles devront dire à leurs employés: Vous avez réussi à obtenir un repos de vingt-quatre heures, soit le mardi, soit le mercredi, soit le jeudi. Vous devrez donc travailler douze heures au lieu de huit heures le dimanche. Mais les compagnies et les employés protestent également contre cela. Mon amendement dit simplement que quand des ouvriers ne travaillent que huit heures par jour, soit cinquante-six heures par semaine, l'article 4 ne s'appliquera pas. Mais si ces ouvriers travaillent plus longtemps, disons dix heures par jour, ils auront droit à ce repos d'une journée de vingt-quatre heures par semaine. Par cet amendement nous établirons que si un homme travaille plus que huit heures par jour toute la semaine, il jouira de l'avantage accordé par l'article 4, ce qui ne serait pas le cas pour l'ouvrier qui ne travaille que huit heures par jour. Voici un télégramme du gérant de la compagnie à laquelle appartiennent les hauts fourneaux de Granby :

Pour permettre la réduction du minerai, il nous faut retenir les services de fondeurs et de convertisseurs qui ne travaillent que huit heures par jour et qui se trouvent exempts de ce repos de vingt-quatre heures par semaine. Ce n'est pas le cas pour les charpentiers, les forgerons, les mécaniciens.

Cet industriel croit qu'un homme qui ne travaille que huit heures par jour, soit cinquante-six heures par semaine, ne pourra invoquer à son bénéfice les dispositions de cet article, mais que l'ouvrier qui travaille plus que huit heures par jour aura droit à ce congé de vingt-quatre heures par semaine. Il est très important que le Parlement consacre ce principe. Si le patron est puni, ce sera parce qu'il aura fait travailler toute la semaine des ouvriers plus que huit heures par jour. Le révd M. Hastings, secrétaire de la Lord's Day Alliance, section de Greenwood, m'a envoyé un télégramme au nom de cette association, me disant que les mem-

bres de cette dernière, qui se rendent compte des exigences des industries locales, acceptent un amendement dans le sens de celui que j'ai proposé.

M. AYLESWORTH: Il y a une faute d'impression dans le paragraphe "r" de l'article 3. Le mot "cochers" devrait être remplacé par le mot "gardiens".

M. L'ORATEUR SUPPLÉANT: Adopté?

M. T. MARTIN (Wellington-nord): Le comité a déjà discuté ces amendements et, après mûre délibération, il a décidé qu'il n'était pas nécessaire d'insérer ces dispositions dans ce projet de loi. Qu'est-il donc survenu pour que nous revenions à l'examen de ces dispositions et que nous reprenions toute la discussion déjà faite? Je crois qu'il vaudrait mieux accepter ce qu'a suggéré l'honorable leader de l'opposition (M. R. L. Borden), c'est-à-dire commencer par le premier article, continuer ainsi l'examen complet du bill et en rejeter tout ce qui est inutile.

M. J. B. BLACK (Hants): A mon avis, la raison principale qui engage certaines gens à combattre cet article, repose sur une question de dollars et de cents. Cette disposition a pour but de protéger l'ouvrier et l'ouvrière. Elle est basée sur la croyance que l'homme ou la femme qui travaille du cerveau ou des mains, six jours durant, par semaine, doit avoir un jour de repos; dans le cas même où il y aurait urgence pour l'exécution d'un ouvrage du ressort de cette personne, celle-ci aurait encore le droit de jouir d'un jour de congé sur sept. Maintenant, au-dessus de ces détails de dollars et de cents, et de profits qu'on peut réaliser on doit placer, il me semble, la vertu. Il est de principe, au point de vue de la morale, que nous avons droit à un jour de repos que nous devons consacrer, non seulement à nous délasser, mais encore à servir le Seigneur, si nous le désirons. Au point de vue de l'hygiène publique, tout ouvrier et toute ouvrière a droit à une journée de repos sur sept. On ne peut faire travailler un homme ou une femme tous les jours, 52 semaines durant, par année, sans causer du tort à leur santé. En causant ce préjudice à l'individu, on nuit à l'Etat. Un homme ou une femme ne peuvent donner toute la mesure de leurs efforts pour un patron ou pour l'Etat, si l'on exige d'eux un travail de sept jours par semaine. Ce principe a été reconnu par les nations les plus intelligentes du monde. L'Angleterre, ce siège de la civilisation par excellence, ce pays qui est à la tête de tout ce qui est bon et grand, et de tout ce qui tend à améliorer la race humaine, a démontré au monde entier qu'un jour de repos par semaine est nécessaire à la population. Il est de la plus grande importance, à l'aurore de notre carrière comme nation, que nous affirmions ce principe que le peuple doit jouir d'un jour de repos par semaine.

L'autre jour, j'entendais un honorable député, qui combattait ce bill, parler en se moquant de la façon dont le jour du Seigneur est observé à Londres. Dans cette grande ville, il y a des visiteurs de toutes les parties du globe, des adorateurs de différents dieux dont les noms sont connus. Cependant, à propos de l'observance du dimanche en Angleterre, on doit dire que, même dans cette grande cité, il y a une différence marquée entre le dimanche et les autres jours de la semaine. Il n'y a pas un voyageur, séjournant quelque temps à Londres, qui ne remarque la différence qui existe entre la vie de Londres, le dimanche, et celle qu'on constate dans cette grande cité les autres jours de la semaine. C'est une conséquence du principe qui consiste à accorder le repos du dimanche à la population...

Quelques VOIX : Parlez plus fort.

M. BLACK : Je crois que vous pourriez m'entendre, si vous m'accordiez votre attention. Ce principe d'accorder le repos à la population d'un pays le dimanche, a été reconnu par cette race intelligente et si progressive que sont les Japonais. En 1876, le Mikado adoptait le dimanche européen comme jour de repos pour son peuple. J'aimerais lire certains extraits de la proclamation qu'il lançait dans cette circonstance :

Les avantages au point de vue de l'hygiène, qui résultent du repos hebdomadaire...

Quelques VOIX : A l'ordre.

M. FOSTER : Nous ne pouvons entendre.

M. BLACK : Qu'on me permette de recommencer ma lecture. (Exclamations) Monsieur le président, je crois que ceci mérite bien d'être étudié par toutes les nations chrétiennes. A mon sens, les termes employés par l'empereur du Japon sont dignes de la plus sérieuse attention. Je les recommande à l'examen attentif de ces Canadiens dits chrétiens, qui s'efforcent de ne considérer le jour du Seigneur qu'en se plaçant au point de vue des profits plus ou moins grands que pourraient réaliser certaines compagnies.

Les avantages, au point de vue de l'hygiène, qui résultent du repos hebdomadaire du corps et de l'esprit, sont évidents pour quiconque veut observer attentivement ce qui se passe. Je veux que mon peuple vive et agisse dans cette sphère élevée où évoluent les nations les plus importantes et les plus prospères du monde.

On remarquera que presque tous les progrès que le Japon a faits date de cette proclamation et de l'observance du repos du dimanche par les Japonais. A mon avis, il est extrêmement important pour le Canada, au commencement de sa carrière comme nation, alors que lui arrivent de toutes parts des gens de toutes races et de toutes religions qui n'observent pas le dimanche, de se prononcer en faveur d'un jour de repos. Je ne me place pas, monsieur le président,

M. BLACK.

simplement au point de vue de la morale pour demander l'observance du dimanche, bien que ce motif soit très important, mais je parle de la nécessité d'un jour de repos par semaine pour tous les citoyens qui travaillent de leurs mains ou de leur cerveau. Le plus grand bien qu'une nation puisse posséder dans ce monde, c'est la santé et c'est la vigueur de sa population.

Une nation ne peut grandir ni prospérer si la population qui la compose n'est pas saine; j'estime qu'on ne peut atteindre ce but, au point de vue du développement physique d'un peuple, si l'on n'accorde à ce dernier un jour de repos sur sept. Je vous demande d'examiner un peu ce qui en est des nations du monde qui observent le dimanche, et vous constaterez que cette observance marche de pair avec le progrès et le développement de ces peuples.

M. TAYLOR : Nous admettons tous cette vérité.

M. BLACK : Il y en a beaucoup qui sont d'accord sur ce point, mais ils ressemblent à cet habitant du Maine qui était partisan déclaré de la prohibition dans cet Etat, mais qui ne voulait pas que la loi fût mise en vigueur. Personne ne met ou ne semble mettre en doute la nécessité du repos du dimanche, mais tout le monde, qu'il s'agisse d'un manufacturier ou d'un président d'une compagnie de chemin de fer, veut exploiter, le dimanche, sa manufacture ou sa voie ferrée. J'affirme que les nations qui observent le jour du Seigneur sont celles qui ont fait les progrès les plus sensibles. Prenons la Grande-Bretagne, par exemple; il n'y a pas une partie du monde où le dimanche soit observé si bien qu'il ne l'est en Ecosse et dans le nord de l'Irlande. On remarquera encore qu'il n'y a probablement pas d'immigrants qui aient atteint des postes aussi élevés que ceux auxquels sont parvenus les immigrants écossais et ceux de l'Ulster. Et le juif lui-même qui observe une journée de repos? Vous constaterez qu'il vit plus vieux, qu'il jouit d'une meilleure santé, qu'il est moins sujet aux maladies que la population au milieu de laquelle il vit.

(La séance du comité, suspendue à une heure, est reprise à trois heures.)

M. BLACK : Avant la suspension de la séance, monsieur le président, je m'efforçais d'apporter des arguments sur la nécessité du repos du dimanche au point de vue de l'hygiène de la population. J'allais faire allusion à cette nécessité quant au développement de l'hygiène physique du peuple. J'ai parlé des témoignages de certains médecins, entre autres sir Benjamin Richardson, l'un des plus grands apôtres de l'hygiène en Angleterre, un homme des mieux renseignés sous ce rapport et dont l'opinion fait autorité en ces matières.

Je n'ai pas alors cité les mots mêmes dont il s'était servi. C'est ce que je fais

maintenant. Il parlait des avantages du repos du sabbat pour les juifs et il disait :

Cette race a contre la maladie une force de résistance que ne possèdent pas les nations civilisées parmi lesquelles elle vit.

Qu'on me permette de citer un extrait d'une requête signée par 640 médecins de Londres, Angleterre, lorsqu'il fut question d'ouvrir le Crystal Palace, le dimanche. Le voici :

Vos requérants, d'après leurs relations professionnelles avec les classes ouvrières, et d'après la connaissance qu'ils possèdent les lois qui président à l'économie humaine, sont convaincus qu'il est essentiel à la santé du corps et à la vigueur mentale d'accorder un jour de repos par semaine à tous les hommes, quelles que soient les fonctions qu'ils remplissent.

Je voudrais ajouter à ce témoignage celui de quelques-uns de nos propres médecins. J'ai eu le privilège et le très grand plaisir de soumettre à cette Chambre une requête signée par le président, par le secrétaire et par tous les membres de l'association des médecins du comté de Hants que j'ai l'honneur de représenter ici. Je compte sur votre indulgence en me permettant de lire cette pétition :

Considérant qu'il a été démontré hors de tout doute, d'après l'expérience de toutes les nations civilisées, à toutes les époques de l'histoire du monde, que l'institution d'un jour de repos—de préférence le septième jour—est absolument nécessaire au bien physique de la nation, nous, les membres de l'association médicale du comté de Hants., demandons instamment au Gouvernement et aux membres de la Chambre des communes leur appui en faveur du projet de loi déposé récemment et ayant pour but la meilleure observance du dimanche. Nous demandons l'adoption de ce bill en nous plaçant au point de vue de la santé et de l'hygiène publiques. Nous sommes convaincus qu'une meilleure observance du dimanche aura pour résultat un développement physique plus parfait, tout en protégeant sa vigueur et son énergie, de notre population ; cela serait de nature à élever notre jeune pays à un degré remarquable. En insistant pour l'adoption d'une législation semblable, nous n'avons en vue, ainsi qu'il est de notre devoir, en notre qualité de médecins de le faire, que de favoriser en tant que nous le pouvons la santé physique et mentale des habitants de ce pays. (Signé) F. S. Creelman, F. N. Burgess, J. H. Black, J. W. Reid, C. H. Morris, C. I. Margison, Rich. Black, C. M. Weeks, E. F. Moore, E. D. McLean, J. D. Mosher, M. A. O'Brien, R. B. O'Brien.

Cette pétition est signée par tous les membres de l'association du comté de Kent qui comprend tous les médecins pratiquants les plus en vue du comté. J'ai surveillé ce bill avec soin et jour par jour, quand il a été délibéré en comité spécial. J'ai surveillé attentivement l'opposition qu'on faisait à ce projet de loi, et j'ai constaté qu'elle ne reposait que sur une question de dollars et de cents dans la plupart des cas. J'ai écouté

attentivement les représentants des grandes compagnies de chemins de fer, quand ils sont venus dire qu'il fallait à leurs employés travailler tant d'heures le dimanche ; les manufacturiers, par leurs délégués, ont demandé le même privilège sous le prétexte que si tout travail cessait, le dimanche, dans leurs fabriques, leur industrie serait ruinée ; enfin, j'ai écouté aussi attentivement les représentants de presque toutes les industries qui peuvent exister dans l'Ouest, jusqu'aux représentations de ceux qui font la cueillette des baies dans la Colombie-Anglaise, et tous disaient que leur industrie serait en péril si ce bill était adopté.

Si l'on s'était rendu aux vœux de ces gens-là, tels qu'ils les ont exposés au comité, personne n'aurait eu le temps, le dimanche, de s'agenouiller pour réciter le Pater. J'estime, monsieur le président, que dans cette question on devrait être animé de motifs plus élevés que ceux qui sont basés sur de simples calculs de dollars et de cents. Quand le quatrième commandement fut dicté—Rappelle-toi le jour du sabbat afin de le sanctifier—cela avait sa signification, non-seulement au point de vue du bien spirituel, mais encore au point de vue du bien physique de l'homme. Les savants ont affirmé, et d'autres ont corroboré cette déclaration, qu'une nuit de sommeil ne suffisait pas à compenser l'énergie physique dépensée la veille, et qu'en général la plupart des hommes doivent avoir un jour sur sept pour se récupérer des dépenses physiques et mentales qu'ils ont faites au cours de la semaine. Il suffirait de la simple considération de la nécessité de maintenir la vigueur et la santé de notre peuple pour engager le pays à fixer un jour de repos pour tous ses habitants. Jamais, dans l'histoire du monde, il n'y eut un temps où le besoin d'un jour de repos ne s'est fait plus sentir. Que m'importe la croyance religieuse d'un citoyen. Je ne voudrais pas intervenir dans les règles établies par une Eglise quant à sa façon d'observer le dimanche ; je crois que nous devrions insister pour avoir un jour de repos complet, sans crainte de personne.

Nous reconnaissons tous qu'il y a des ouvrages de nécessité qu'il faut exécuter le dimanche ; il faudrait être insensé pour s'opposer à ces travaux, mais au point de vue de notre développement comme nation, de notre développement physique surtout, nous devons consacrer au repos, un jour par semaine.

Je le disais ce matin. Un peuple ne peut être grand sans être sain physiquement, et il n'atteindra ce but qu'en observant un jour de repos par semaine. Je n'aurais peut-être pas entrepris de défendre ce projet de loi, n'eût été ma ferme conviction que c'est de l'institution d'un jour de repos par semaine que dépendrait en grande, en très grande partie, notre prospérité et notre progrès futurs. Cette mesure est nécessaire, non seulement pour nous,

mais encore pour les générations futures. Personne ne peut travailler sept jours sans nuire à sa santé et à son intelligence. Le surmenage intellectuel et physique produit la débilité générale, et ceux qui sont atteints de cette maladie ne produisent, à leur tour, que des dégénérés dont l'entretien constitue un problème si important pour celui qui suit de près les développements de la criminalité. Je le répète, il est une raison plus élevée que la simple question de dollars et de cents, dont nous devons tenir compte en légiférant pour la population et le bien-être de ce pays.

M. GUNN : L'honorable député est-il satisfait du bill dans sa forme actuelle ?

M. BLACK : Non.

M. FOSTER : Qu'allez-vous faire à ce sujet ?

M. TAYLOR : Le Gouvernement va modifier son bill après avoir entendu ce discours-ci.

M. BLACK : Même si l'on se place au point de vue des dollars et cents, on doit reconnaître, il me semble, que l'observance du jour du Seigneur sera la cause de la prospérité matérielle du pays tout autant que de son développement moral et physique. Au nom de la profession à laquelle j'ai l'honneur d'appartenir, je demande le repos du dimanche; au nom de ceux qui veulent avoir de plus l'occasion d'assister aux offices religieux, je demande à la Chambre de peser avec soin ce qu'elle fait, avant d'adopter une législation qui pourrait établir ici le dimanche tel qu'observé dans l'Europe continentale. Tâchons, si cela est possible, d'avoir le dimanche tel qu'on l'observe en Angleterre; si nous modifions cette observance, que ce soit pour éviter les erreurs et les fautes qu'on a pu commettre sous ce rapport dans la mère patrie.

M. STOCKTON : Je n'ai pas encore pris la parole sur cette très importante question. Je dois dire qu'au commencement, j'étais en faveur de la loi proposée par le Gouvernement, mais tel qu'il est rédigé maintenant, on a beaucoup de peine à savoir où on en est rendu avec ce bill.

M. L'ORATEUR SUPPLEANT : Nous en sommes rendus à l'article 4.

Quelques VOIX : Ecoutez ! écoutez !

M. STOCKTON : Oui, je croyais que nous étions rendus à cet article, mais toute la difficulté que j'éprouve, c'est de découvrir ce qu'est cet article 4, et, si nous n'en sommes rendus qu'à cette disposition; et vu qu'il y a encore seize autres articles à examiner, je crains bien que le Parlement ne puisse être prorogé la semaine prochaine. J'allais dire que j'ignore si c'est le Gouvernement ou certains membres de cette Chambre qui sont chargés de ce bill.

M. BLACK.

Les modifications apportées à ce dernier ne sont pas celles demandées par la "Lord's Day Alliance" et l'on retrouvera difficilement dans le projet de loi modifié comme il l'est, le bill qui avait été d'abord déposé par l'ex-ministre de la Justice (M. Fitzpatrick). Je reconnais que le Canada est un pays considérable. . .

M. DUNCAN ROSS : Quant à l'article 4, l'Alliance n'a jamais demandé la disposition qu'il contient, tandis que ceux de ses membres qui demeurent dans la région spécialement concernée réclament au moins la disposition qu'on trouve dans mon amendement.

M. URIAH WILSON : L'honorable député voudra-t-il lire le télégramme qu'il a reçu du secrétaire de cette association ? Je crois que la Chambre lui permettra de se rendre à cette demande.

M. BLACK : Je puis dire à mon honorable ami (M. Stockton) que le principe compris dans l'article 4 se trouvait énoncé dans une résolution que j'ai présentée au comité spécial. J'ai écrit cette proposition de résolution que j'ai soumise au représentant de l'Alliance, et ces derniers l'ont approuvée.

M. STOCKTON : Maintenant que cette question est vidée, monsieur le président, je vais continuer mon discours, si vous me le permettez. Je dirai d'abord que le Gouvernement dans cette circonstance a fait preuve d'hésitation et de tergiversation bien remarquables, en vérité. Depuis que ce bill a été soumis à la Chambre jusqu'à l'heure qu'il est, des députés ont proposé et fait adopter des amendements en leur qualité de simples membres de cette Chambre. Ce matin, ce projet de loi devait être lu une troisième fois, quand le représentant d'Yale-et-Caribou a proposé qu'il fût renvoyé au comité afin de permettre à ce dernier de discuter un amendement spécial. Mais cela n'a pas satisfait le ministre de la Justice qui a modifié l'amendement en proposant que ce bill fût renvoyé au comité qui pourrait discuter tous les amendements qu'on proposerait. Maintenant, n'importe qui d'entre nous peut proposer des modifications à ce projet de loi. Ce n'est pas là traiter convenablement un bill de cette importance. Je le répète, ce bill, tel qu'il nous est présenté aujourd'hui, n'est plus que le fantôme de ce qu'il était d'abord. La seule chose qu'il soit apparemment défendu de faire le dimanche, c'est de se réunir pour prier. Je suppose que dans le but de se montrer logique jusqu'au bout et pour couronner le tout, le ministre de la Justice proposera que cette loi ne s'appliquera à aucune province du Dominion.

M. KENNEDY : Je voudrais demander au ministre de la Justice de me dire quel sera l'effet de l'amendement proposé par l'honorable député d'Yale-et-Caribou. Celui qui voudrait s'entendre avec ces

ouvriers pour faire travailler ces derniers sur des jetons de huit heures, ne pourrait-il se prévaloir de cette disposition ?

M. BRISTOL : Certainement.

M. R. L. BORDEN : Ce sera certainement l'effet de cet amendement. J'ignore si le ministre a consenti à cette modification, car, jusqu'à présent, pas un ministre n'a dit un mot ; pourtant, il serait à désirer que le Gouvernement nous fit connaître son avis sur cet amendement en tant qu'il se trouve lié, quoique de loin, à ce projet de loi. Quelqu'un des ministres devrait nous dire ce que signifie cette disposition, si, cela va de soi, un membre du Gouvernement peut parler au nom des autres.

M. AYLESWORTH : On devait s'attendre de la part de mon honorable ami, car cela est d'accord avec l'aide que lui et ses amis ont fournie à ceux qui s'intéressaient à l'adoption de ce bill, à ce qu'il prendrait ce dernier pour objet de ses sarcasmes.

M. BARR : De quel côté de la Chambre se trouvent les partisans du bill du dimanche ?

M. AYLESWORTH : En réponse à la question que m'a posée mon honorable ami de New-Westminster (M. Kennedy), je dois dire qu'il s'agit d'un de ces détails du bill qui n'intéressent pas particulièrement ceux qui réclament une loi générale pour l'observance du dimanche. Cette stipulation, qui n'est que secondaire, a été présentée, si je ne me trompe, dans les intérêts des classes ouvrières dans le but d'accorder à celles-ci un repos continu de vingt-quatre heures au cours de la semaine, quand elles doivent exécuter le dimanche certains travaux qui sont considérés nécessaires. Cette disposition, inutile de le dire, ne s'applique qu'à ces classes d'ouvriers qui travaillent le dimanche à des ouvrages qui, d'après ce bill, sont permis. A ces ouvriers, cette disposition, telle qu'elle est, accorde vingt-quatre heures continues de repos au cours de la semaine. Si je ne me trompe, l'amendement proposé par mon honorable ami d'Yale (M. Duncan Ross) signifie qu'on ne pourra condamner un patron à l'amende qu'on pourrait lui imposer d'après cet article s'il n'accorde pas à ces ouvriers ces vingt-quatre heures de repos par semaine, à moins qu'il n'exige de ces ouvriers qui vaquent à leur travail ordinaire, le dimanche, plus que huit heures de travail.

Cette disposition ne s'applique que dans le cas de travaux qui, d'après ce bill, sont permis le dimanche. Quant à cet amendement, il empêchera le patron qui ne fait pas travailler ses ouvriers plus que huit heures par jour, d'invoquer en sa faveur cette disposition. A mon sens, cet amendement favorise les classes ouvrières, parce que dans certains nombres d'établissements industriels du pays, dans les grandes manufactures et dans les hauts fourneaux de réduction,

la coutume qui prévaut, aujourd'hui, consiste à tenir à l'ouvrage les ouvriers tous les sept jours de la semaine, grâce à deux équipes d'ouvriers. De plus, ceux qui travaillent dans ces établissements et dont le labeur est ardu et épuisant, doivent actuellement travailler douze heures par jour, toute l'année. Cela représente quatre-vingt-quatre heures par semaine, et ceux qui se livrent à ce labeur n'ont pas un seul jour de repos. Il me semble que cet amendement favorise les ouvriers.

M. R. L. BORDEN : Je tiens à faire observer au ministre de la Justice que j'ai voté avec lui à propos de ce bill, dans différentes circonstances où ses collègues ne partageaient pas notre opinion. Il ne peut donc se plaindre que je ne l'aie pas aidé. Je crois que, dans deux occasions, au moins, j'ai voté avec le ministre de la Justice quand ses collègues étaient à peu près également divisés ; il est un peu difficile d'appuyer un homme dont les idées changent aussi rapidement que celles du ministre de la Justice. Le 20 juin, mon honorable ami de la division Sainte-Marie, Montréal, (M. Piché) proposait un amendement ajoutant les mots "ou ci-après rendues" au deuxième article de ce bill. Cette disposition se lisait alors comme suit :

Le dimanche il n'est permis à personne, excepté tel que prévu en la présente loi ou dans les lois provinciales ci-devant rendues.

Quand cet amendement fut proposé, mon honorable ami, le ministre de la Justice, le combattit fortement. Voici ce qu'il disait alors :

Il équivaudrait à déléguer, si nous en avions le pouvoir, toute la question en discussion à chacune des différentes législatures provinciales. Tel qu'il est rédigé, l'article reconnaît les lois existantes.

Il n'intervient pas dans les choses qui sont permises en vertu de ces lois. Cette question générale de savoir ce qui doit ou non constituer la non-observance du jour du Seigneur a été déclaré par la plus haute autorité judiciaire être l'une des attributions de ce Parlement. Nous ne devons pas refuser de prendre cette responsabilité. Nous ne devons pas nous cacher derrière les mots ou un paravent quelconque et laisser les différentes législatures provinciales légiférer de neuf ou dix manières différentes sur la question. C'est bien différent quand il s'agit de lois existantes, mais quant aux lois futures le parlement fédéral devra légiférer lui-même et ne pas laisser cette question plus longtemps en suspens.

Le 29 juin, un amendement au même effet et d'une nature tout à fait semblable fut proposé par l'honorable député de la division Sainte-Marie, Montréal. Le voici :

Ou ci-après en vigueur pour ce qui se rapporte aux matières comprises dans les classes énumérées à l'article 92 de l'acte de l'Amérique britannique du Nord.

L'honorable ministre a changé complètement d'attitude. Voici ce qu'il disait :

J'exprime en ceci mon opinion personnelle, et loin de voir d'un mauvais œil l'amendement de l'honorable député de Sainte-Marie, j'en suis enchanté. Il sera et devrait être une consécration des droits égaux des législatures provinciales, dans les limites de leur juridiction de légiférer en ces matières. A différentes époques de notre histoire politique la question des droits provinciaux a joué un grand rôle. C'est l'orgueil du parti politique auquel j'appartiens et c'est aussi mon orgueil à moi, humble membre de ce parti, d'avoir toujours été le défenseur de ces droits. Je verrai donc avec un vif plaisir dans cette loi et dans toutes celles que ce parlement pourra voter, la consécration du droit absolu des provinces de légiférer sur toutes les questions qui sont dans les limites de leurs attributions. Tel sera l'effet de cet amendement qui rendra la loi, sinon plus acceptable, du moins, moins désagréable à la population de la province de Québec.

Je considère que ce sont là deux attitudes complètement différentes, de même que le Gouvernement, à mon avis, en acceptant cet amendement, s'est départi complètement de la ligne de conduite tracée par le premier ministre, le 20 juin, quand il disait :

Si vous admettez le principe qu'il est juste que la loi positive appuie la loi morale et que vous devez donner une certaine consécration à la loi morale en décrétant qu'on ne doit pas travailler le dimanche, quel est le pouvoir qui peut faire cela avec plus d'efficacité que le parlement fédéral ?

Cependant, le très honorable premier ministre accepte plus tard un amendement qui fait, pour ainsi dire, disparaître complètement l'article 2. Il continue :

Les législatures des provinces peuvent-elles y arriver efficacement ? Je dis non, parce qu'elles n'ont pas le pouvoir que nous avons ici.

On a créé tout récemment de nouvelles provinces. Les étrangers et les gens du dehors y affluent par milliers. Je suis certain que tout le monde ici et mon honorable ami autant que moi-même désire que la loi morale soit observée dans ces nouvelles provinces. Je suis certain que mon honorable ami conviendra avec moi que ce serait dans l'intérêt de la prospérité du pays que la, loi morale soit observée dans ces nouvelles provinces tout autant que dans les anciennes provinces du Canada, et si vous admettez ce principe, comment alors allez-vous le mettre en vigueur ? Vous direz peut-être que vous laisserez cela au soin des législatures. Ma réponse est que si vous laissez cela au soin des législatures elles ne pourront pas légiférer avec autant d'efficacité que le parlement fédéral le pourra pour faire prévaloir dans ces nouvelles provinces les conditions que nous désirons voir régner dans toutes les parties du Canada. Voilà pourquoi nous avons cru bon de proposer cette législation, mais nous avons fait des exceptions qui sont indiquées dans le bill. Nous ne changeons en rien l'état de choses qui existe actuellement dans chaque province. Elles peuvent différer d'une province à l'autre. Mais nous ne dérangeons rien.

M. R. L. BORDEN.

Le très honorable premier ministre posait comme règle que l'état de choses qui existe dans les différentes provinces du Canada ne doit pas être dérangé, car il serait dangereux de confier aux parlements provinciaux le pouvoir de légiférer dans un cas comme celui-ci, et il conclut en disant que c'est au parlement fédéral d'agir. Neuf jours seulement plus tard, tout est absolument changé et le très honorable premier ministre et le ministre de la Justice viennent déclarer que ce qu'ils considéraient être un danger quelques jours auparavant, était devenu la seule et unique sauvegarde de nos droits, et ils modifièrent le bill en conséquence. Il me semble donc que le ministre de la Justice, quand il laisse entendre qu'il ne reçoit pas une aide raisonnable de la gauche, devrait se rappeler qu'il est bien difficile aux membres de l'opposition de changer aussi rapidement d'opinion qu'il le fait lui-même. A moins qu'il ne nous avertisse un peu à l'avance de la nature de ces changements, nous éprouverons certainement de la difficulté à l'avenir à lui prêter cette aide qu'il désire tant avoir pour faire adopter cette mesure. Quant à cet amendement en particulier, je n'ai qu'une chose à dire : il permettra à tout patron de se dérober complètement aux dispositions de l'article 4, soit en adoptant en apparence le système de huit heures de travail par jour, soit en forçant ses ouvriers à ne travailler que huit heures le dimanche. La journée de travail de huit heures est probablement très désirable, surtout pour nombre de métiers ; mais est-il à désirer que quiconque, au Canada, ne travaille que huit heures par jour, doive être à l'ouvrage durant le même temps tous les jours de la semaine, le dimanche compris ? Si je ne me trompe, ce serait là le résultat de l'amendement de mon honorable ami. Cette disposition s'applique-t-elle exclusivement aux cas dont on a parlé ?

M. DUNCAN ROSS : Elle s'applique seulement aux industries qui peuvent fonctionner le dimanche d'après ce projet de loi.

M. R. L. BORDEN : A toutes les entreprises industrielles ?

M. DUNCAN ROSS : Non, seulement aux industries qui peuvent être exploitées le dimanche, ainsi que je viens de le dire. Cet amendement n'autorise pas un travail que le bill actuel déclare ne pouvoir être accompli le dimanche.

M. R. L. BORDEN : Dans toutes les industries qui doivent être exploitées le dimanche, les ouvriers pourront travailler les sept jours de la semaine, sans avoir une seule journée de repos, du moment qu'ils ne travaillent pas plus de huit heures le dimanche.

M. DUNCAN ROSS : Non, huit heures par jour, soit cinquante-six heures par semaine.

M. R. L. BORDEN : Relisons l'amendement :

Cet article ne s'appliquera à aucun ouvrier employé dans une usine dans laquelle le travail quotidien régulier de cet ouvrier n'a qu'une durée de huit heures.

Quand il s'agit d'une entreprise industrielle dont l'exploitation est permise le dimanche, cette disposition permet aux patrons d'exiger la journée de huit heures le dimanche et, par conséquent, l'ouvrier devra travailler tous les jours de la semaine.

M. W. F. MACLEAN : Il n'aurait pas un jour de congé par année.

M. R. L. BORDEN : Mon honorable ami d'York-sud (M. Maclean) dit que l'ouvrier se trouvera dans cette position qu'il ne pourra avoir un seul jour de repos par année; il lui faudra travailler au moins huit heures par jour du premier janvier au 31 décembre inclusivement.

M. DUNCAN ROSS : Je demanderais à mes honorables amis de me permettre de leur donner une courte explication. Il va sans dire que je parle simplement de ce que je connais; j'ignore ce qui se passe dans l'Est. Toujours est-il que par le changement des équipes, celui qui travaille dans un haut fourneau de la Colombie-Anglaise a droit à trente-deux heures de repos continu par quinzaine, et non pas à vingt-quatre heures de repos par semaine. C'est pourquoi, grâce à un changement de jetons, quand son tour est arrivé, un autre ouvrier le remplace et il se repose vingt-quatre heures avant de retourner à l'ouvrage.

M. BRISTOL : Cette disposition, suppose-t-on, favorise l'ouvrier; mais si je comprends bien, celui qui ne travaille que huit heures ou moins par jour ne peut bénéficier des dispositions de l'article 4. Je ne puis voir en quoi cela favorise les ouvriers, puisque la plupart de ces derniers ne peuvent travailler que huit heures par jour.

M. BOURASSA : Cet article est un autre exemple frappant de la folie qu'on commet en essayant de légiférer pour toutes les circonstances qui peuvent se présenter et pour chaque province séparément. Voici un amendement déposé par mon honorable ami de la Colombie-Anglaise (M. D. Ross) dans le but de faire face à des circonstances spéciales qui existent dans cette province et, pour atteindre cette fin, nous allons insérer dans cette loi une disposition qui sera un encouragement pour les ouvriers de tout le reste du pays à travailler tous les jours de l'année, y compris les dimanches et les jours de fête.

M. GUTHRIE : Si j'ai bien compris l'argument invoqué par l'honorable leader de l'opposition, cet amendement ne serait ni plus ni moins qu'un encouragement immoral à l'établissement d'un système de huit heures de travail par jour. Si c'est là son but, je l'appuierai vigoureusement.

M. R. L. BORDEN : Ce serait un encouragement pour les industries auxquelles cette disposition s'applique.

M. GUTHRIE : Je ne sache pas qu'il se trouve au Canada, à l'heure qu'il est, une seule association ouvrière qui ne favorise pas l'adoption de la journée de huit heures de travail. Je considère que cette question-là forme peut-être le principal article du programme de ces différentes organisations.

M. R. L. BORDEN : Pour tous les jours de la semaine ?

M. GUTHRIE : Non, mais je ne crois pas que cela nuise à leur jour de repos, surtout si l'on tient compte des risques que ces ouvriers dont nous parlons courent de ne pas avoir une journée de repos.

M. DUNCAN ROSS : Les ouvriers de la Colombie-Anglaise préféreraient travailler douze heures le dimanche dans le seul but d'obtenir 24 heures de repos un jour quelconque de la semaine.

M. GUTHRIE : Ce n'est pas là le point que je veux discuter. Plus tôt nous aurons établi au Canada le système de huit heures de travail par jour, mieux ce sera pour nos classes ouvrières et pour toute la population. Je ne vois pas comment la disposition relative à vingt-quatre heures de repos continu, viendrait en conflit avec ce projet de huit heures de travail par jour. En me plaçant à ce point de vue, je ne puis combattre l'amendement proposé par mon honorable ami de la Colombie-Anglaise (M. D. Ross).

Dans l'examen général de ce bill tel que fait par le chef de l'opposition et par l'honorable député de Saint-Jean (M. Stockton), il me semble que mes honorables amis envisagent cette question en se plaçant à un point de vue que je ne puis approuver. Il s'agit d'une question qu'un grand nombre d'entre nous ont pris fortement à cœur, et je ne crois pas qu'elle puisse être tournée en ridicule par l'honorable représentant de Saint-Jean (M. Stockton), ou devenir l'objet des lazzis ou des railleries du chef de l'opposition. Quiconque a étudié tant soit peu cette question doit comprendre qu'une loi semblable à celle-ci doit nécessairement être basée sur des concessions réciproques. Alors même que nous passerions l'année ici, nous ne pourrions préparer un bill qui serait approuvé par tous les députés. A l'heure qu'il est, il y a au Canada une agitation puissante dans le but de légaliser une journée de repos; c'est cela qui a donné lieu à ce bill de l'observance du dimanche. Dans quelle posture se trouve le Gouvernement ?

M. R. L. BORDEN : C'est ce que nous aimerions savoir.

M. GUTHRIE : Il a préparé un projet de loi qui n'est pas approuvé par tous les députés. Différentes parties du pays combattent ouvertement certaines dispositions de ce bill, mais, afin de répondre aux demandes de la

grande majorité de la population, le Gouvernement en est arrivé à une sorte de compromis, et on en voit les traces évidentes dans le bill, tel que réimprimé et tel que nous l'avons sous les yeux. Personnellement, je ne suis pas satisfait de quelques-unes de ses dispositions et j'espère avoir l'occasion de proposer certains amendements, mais l'esprit général du bill est bien celui qui devait prévaloir à la législation demandée par la grande majorité de nos concitoyens. Il nous faut établir des exceptions, sans doute, et les membres de la gauche, s'ils sont sincères, devront reconnaître cette vérité. S'ils croient qu'une mesure semblable est nécessaire, alors, au lieu de harceler le Gouvernement, de le tourner en ridicule ou de lui imputer des motifs de toute sorte, ils devraient faire tout en leur possible pour aider les ministres à rédiger et à faire adopter le projet de loi le plus parfait que nous puissions désirer.

M. R. L. BORDEN : Quant à la question de la journée de huit heures, l'honorable député (M. Guthrie), s'il comprend l'amendement comme moi, reconnaîtra que ce n'est là qu'un encouragement donné à un patron; ce dernier pourra limiter à huit heures les heures de travail par jour, dans le but de se soustraire à cette disposition de loi qui dit que les ouvriers devront avoir un jour de repos par semaine.

M. GUTHRIE : L'honorable député me permettra-t-il de lui poser une question ?

M. R. L. BORDEN : Certainement.

M. GUTHRIE : Croit-il que les associations ouvrières du Canada ne verraient pas d'un bon œil un mouvement semblable ?

M. R. L. BORDEN : Je ne suis pas prêt à parler au nom des sociétés ouvrières du pays, mais je signalerai volontiers l'effet qu'aura cet amendement, et j'affirme de nouveau que l'honorable député (M. Guthrie) doit reconnaître, s'il comprend l'amendement comme je le comprends moi-même, que ce n'est là un encouragement à la mise en pratique du système de la journée de huit heures que dans les cas où un patron veut que ses hommes travaillent huit heures par jour toute la semaine. L'honorable député, qui est en veine d'interroger, voudra-t-il me dire si les associations ouvrières organisées du Canada ont demandé cela ?

M. GUTHRIE : Si je ne me trompe, elles demandent la journée de huit heures pour six jours de travail par semaine.

M. R. L. BORDEN : L'honorable député (M. Guthrie) a argumenté comme si cet amendement touchait à cette question. Nous pouvons différer tous les deux d'opinion sur ce point, mais ce n'est pas là l'interprétation que je donne à cet amendement.

M. DUNCAN ROSS : Mon honorable ami me permettra-t-il...

M. GUTHRIE.

M. R. L. BORDEN : Pardonnez, dans un instant je répondrai à toutes les questions que l'honorable député (M. Duncan Ross) jugera à propos de me poser. Je disais que d'après l'interprétation que je lui donnais, cet amendement était de nature à encourager les patrons à limiter à huit le nombre des heures de travail, seulement lorsqu'ils désirent que leurs employés travaillent huit heures par jour durant toute la semaine, y compris le dimanche. J'ignore encore si les associations des métiers et du travail du Canada se sont prononcées en faveur d'un projet de cette nature. Si elles acceptent un projet semblable, elles méritent qu'on se rende à leurs demandes, et je ne m'opposerais aucunement à cela, si elles croient que cette disposition est de nature à favoriser leurs intérêts. Mais, jusqu'à présent, je n'ai pas compris que plusieurs de ces associations fussent en faveur d'une mesure de ce genre. Quant aux remarques que l'honorable député a faites sur mon compte, j'ai cru comprendre qu'il disait que j'avais ridiculisé le projet d'adopter un bill relatif à l'observation du dimanche...

M. GUTHRIE : Tout ce que je puis dire, c'est que lorsque l'honorable député (M. R. L. Borden) a parlé comme il l'a fait, un grand nombre de ses partisans l'ont applaudi en riant bruyamment.

M. R. L. BORDEN : Parlé de quoi ?

M. GUTHRIE : Il y a quelques instants.

M. R. L. BORDEN : Qu'ai-je dit ?

M. GUTHRIE : L'honorable député a dit qu'il ne pouvait comprendre ce bill et que le Gouvernement n'était pas plus avancé que lui sous ce rapport.

M. R. L. BORDEN : Je croyais attaquer le Gouvernement et non pas le bill, et je crois que mon honorable ami (M. Guthrie) donne un sens tout à fait erroné à mes remarques, en affirmant cela. Mais, libre à lui de garder cette opinion, s'il y tient. Je puis simplement dire que je ne partage pas son avis. Je blâmais l'attitude tenue par ses chefs le 20 juin et je la comparais à celle qu'ils avaient affichée ici neuf jours plus tard. Est-il prêt à me dire laquelle de ces deux attitudes, il entend appuyer ?

M. GUTHRIE : Si l'honorable leader de la gauche me pose une question, j'y répondrai très volontiers.

M. R. L. BORDEN : Certainement.

M. GUTHRIE : Je suis prêt à appuyer toute solution raisonnable de ce problème. Au moment que la Chambre l'approuvera, sans tenir compte de mes attaches de parti. Mais je tiendrais à faire remarquer que dans toutes les attaques faites par le leader de l'opposition contre cette mesure, il n'a pas, d'après ce qu'on m'a dit, suggéré la moindre proposition raisonnable, le moindre moyen

de sortir d'une difficulté quelconque soulevée en cette Chambre.

M. R. L. BORDEN : Cela est dû à l'absence de mon honorable ami de la Chambre. S'il s'était trouvé ici comme cela était son devoir, il aurait su que le ministre de la Justice (M. Aylesworth) avait accepté un des amendements que j'ai proposés. Il aurait constaté encore—ce qu'il ne semble pas connaître, à cause de ses absences, sans doute—que j'ai exposé ce que je croyais être le véritable principe qui devait servir de base à ce projet de loi, et que j'ai développé longuement ma théorie dans cette Chambre. S'il se fût trouvé ici, il aurait su que je me suis opposé à la méthode de légiférer qu'on avait adoptée en présentant l'article 2 pour le faire suivre par l'article 3 qui contient des exceptions mentionnées dans les paragraphes dont la désignation a déjà épuisé toutes les lettres de l'alphabet.

J'ai soulevé des objections contre cette façon de procéder, et j'ai établi un principe qui devait, à mon sens, servir de base à ce projet de loi. Si je ne voulais pas ménager le temps de la Chambre, je répéterais à mon honorable ami tout ce que j'ai dit. Mais il peut lire les Débats pour se renseigner là-dessus.

Quant au blâme que j'ai jeté sur le Gouvernement et qui semble ne pas avoir plu à l'honorable député, je dirai simplement que dans toute mon expérience de la vie parlementaire, je n'ai jamais vu mesure ministérielle ainsi abandonnée par un Gouvernement et sur laquelle les membres mêmes du cabinet avaient des opinions aussi diamétralement opposées. J'ai vu le très honorable premier ministre voter à maintes reprises contre son ministre de la Justice à qui a été confié ce bill ; j'ai vu le ministre des Finances voter dans un sens, tandis que le premier ministre se prononçait dans l'autre. Et cela s'est fait tous les jours sans que la gauche se soit permis beaucoup de remarques, parce qu'elle savait qu'il s'agissait d'une question difficile, et bien que cette mesure eût été présentée par le Gouvernement, nous sommes loin de l'avoir attaquée avec la vigueur et l'ardeur déployées par les collègues de mon honorable ami de Wellington-sud (M. Guthrie). Il n'y a pas grand'chose dans ce que ce dernier a voulu laisser entendre à la Chambre relativement à l'attitude de la gauche. Non seulement j'ai critiqué ce projet de loi, mais j'ai de plus indiqué le principe qui devrait lui servir de base. S'il se trouvait un article qu'on pouvait améliorer en suggérant une modification que le Gouvernement semblait vouloir accepter, je n'hésitais pas à émettre mon avis en ce sens ; j'ai déjà dit que dans une occasion, au moins, le ministre de la Justice avait adopté l'article que j'avais proposé moi-même.

M. AYLESWORTH : Quand mon honorable ami (M. R. L. Borden) dit qu'il a re-

marqué que tous les jours le premier ministre votait contre le ministre de la Justice, il avance une chose qui n'est pas. Ce fait s'est produit relativement à l'article se rapportant aux juifs et aux adventistes, après que j'eus fait connaître l'attitude du Gouvernement sur cette disposition du bill, après que j'eus déclaré qu'il ne s'agissait que d'un détail de cette mesure, détail que le Gouvernement ne considérait pas comme étant une partie essentielle de ce projet de loi, mais plutôt comme étant de nature à permettre à tous les membres de cette Chambre de voter comme bon il leur semblait.

M. R. L. BORDEN : Le premier ministre n'a-t-il pas voté contre le ministre de la Justice, dans cette circonstance ?

M. AYLESWORTH : Oui, et dans cette circonstance seulement.

M. R. L. BORDEN : Je croyais qu'ils avaient voté l'un contre l'autre à propos de deux ou trois amendements relatifs à ce bill ! Je pense pourtant ne pas me tromper.

M. AYLESWORTH : Sur l'article relatif aux juifs seulement.

M. R. L. BORDEN : Je crois qu'on a voté trois fois sur cette disposition. Il peut arriver que tout cela se soit passé le même jour. Dans ce cas, mon honorable ami le ministre de la Justice (M. Aylesworth) peut demander à bon droit que je corrige ce que j'ai avancé. Donc, au lieu d'avoir voté l'un contre l'autre trois fois à différents jours, ils se sont prononcés dans un sens différent trois fois le même jour.

M. FIELDING : Nous savons tous que dans cette circonstance spéciale dont mon honorable ami croit qu'il est de bonne politique de parler, en appelant l'attention sur la différence d'opinion que existait alors entre deux membres de la droite, lui-même et son collègue qui siège à ses côtés ont voté l'un contre l'autre. Maintenant mon honorable ami dira peut-être : Oh ! nous ne sommes pas le Gouvernement. Non, mais ils ont des responsabilités, après tout, envers la Chambre. Le Gouvernement doit assumer une certaine responsabilité, mais chacun des membres de cette Chambre a aussi certaines obligations sous ce rapport. Les ministres ne sont pas les seuls législateurs du pays ; ils préparent la législation qui est soumise au Parlement. On doit supposer que l'opposition doit avoir une certaine cohésion comme parti. Nous considérons que ce dernier doit être uni ; il peut en être autrement, mais, pour certaines fins, nous le considérons comme formant un parti solide.

M. SAM. HUGHES : Que dire à ce propos des membres de la droite ?

M. FIELDING : Dans toutes les questions de détail les membres du Gouvernement, de même que ceux de l'opposition, sont li-

bres de voter suivant les dictées de leur propre jugement. Je dis cela pour défendre nos adversaires. Et l'honorable leader de l'opposition se lève ici pour signaler à l'attention une divergence d'opinion sur un détail qui n'était pas compris dans ce projet de loi tel que déposé par le Gouvernement, détail qui ne formait pas une partie essentielle de ce bill, mais à propos duquel chacun pouvait voter à sa guise; et il croit qu'il est de bonne politique de signaler ce fait à la population du pays, ignorant que lui-même et ses propres collègues votaient les uns contre les autres sur cette même question.

M. COCHRANE: Croyez-vous qu'il est de bonne politique de rappeler cela?

M. FIELDING: Oui, je crois qu'il est de bonne politique maintenant de faire allusion à la nature de l'aide que l'opposition a apportée à ce projet de loi. A mon sens, l'honorable chef de l'opposition a assez bien prouvé son point contre l'honorable député de Wellington-sud (M. Guthrie), quand il a dit au commencement de ses remarques, qu'il ne critiquait pas ce projet de loi, mais qu'il s'attaquait uniquement au Gouvernement. Voilà l'aide que mon honorable ami est supposé donner à ce bill. Eh bien, si, ainsi que le leader de l'opposition l'a dit, le ministre de la Justice est dans un sens le père de ce bill, l'honorable député est son grand-père; il en est responsable plus que la plupart des membres de cette Chambre. Le Gouvernement a déclaré avant tout qu'il s'était efforcé de résumer dans un bill la mesure présentée d'abord par la Lord's Day Alliance, et l'on annonce que le chef de l'opposition est le vice-président de cette ligue.

Une VOIX: Est-ce là quelque chose dont on doit rougir?

M. FIELDING: Non, mais si l'honorable député, un des directeurs de cette ligue, est le grand-père de ce bill, pourquoi l'a-t-il abandonné de cette façon-là?

M. COCHRANE: C'est parce qu'on a mis ce bill en mauvaises mains.

M. FIELDING: Raison de plus pour que l'honorable chef de l'opposition, constatant avec chagrin que cet enfant-là avait été confié aux soins d'une nourrice au cœur aussi dur, aurait dû venir lui-même à la rescousse et tendre une main secourable à cet enfant.

Au lieu de prendre pareille attitude, l'honorable député croit jouer un beau rôle, en épiant le moment où éclatera quelque différend au sein des provinces, ou au sein des associations culturelles, ou encore quelque conflit d'intérêt entre différentes sections du Canada; il guette le moment favorable, dissimulé dans l'ombre, le sourire aux lèvres, en s'écriant que l'unanimité n'existe point au sein du parti ministériel.

M. FIELDING.

M. FOSTER: On vient de nous donner une leçon de haute politique. Tranquillement assis dans son fauteuil, le ministre des Finances épie le moment où éclate quelque légère divergence d'opinion entre certains députés antiministériels qui ne sont pas les initiateurs du bill en discussion et n'en portent point la responsabilité—puis prenant la parole, au lieu de les diriger dans le droit sentier, il cherche à les mettre aux prises et tout cela dans le but de se concilier la faveur populaire. Il essaie même de faire du persiflage aux dépens de l'Alliance dominicale en faisant des observations dérogatoires à l'honneur du vice-président de cette association. Sans doute, le ministre pense que c'est de la grande politique. Et c'est cette haute politique dont le ministre vient de nous donner une leçon au cours de la courte harangue qu'il a prononcée, mais quand on y regarde de bien près, cette politique se réduit à de bien minces proportions.

Monsieur le Président, il convient de dire un mot au sujet de cette nouvelle doctrine que vient de promulguer le premier ministre. Il est un enseignement qui se dégage, à mes yeux, de l'étude de l'histoire constitutionnelle, dans la mesure où il m'a été donné de l'apprendre, et ce fait n'a jamais été, je crois, révoqué en doute: c'est que, au sein d'un cabinet, et parmi les membres d'un gouvernement, il doit y avoir solidarité sur toute question d'intérêt public, et il est fort douteux que les membres d'un même cabinet puissent, dans une certaine mesure, se combattre mutuellement même sur les questions de moindre importance ou de détail, se rattachant à l'économie d'un projet de loi ministériel. Si c'est une doctrine reconnue en droit constitutionnel, qu'il doit exister un parfait accord au sein du cabinet, sur toutes les dispositions les plus importantes comme sur les moindres détails d'un projet de loi ministériel qu'il présente au Parlement, peut-on prétendre que le désaccord qui a éclaté entre le premier ministre et le ministre de la Justice porte sur une question de moindre importance? Est-ce sur une simple question de détail qu'un jour ils se soient prononcés en un certain sens, et huit jours plus tard, dans un sens diamétralement opposé? Est-ce donc une simple question de détail de savoir si l'application de cette loi sera laissée aux chambres législatives provinciales ou au parlement fédéral? C'est sur cette question que repose toute l'économie du bill; ce n'est donc pas un simple détail. Le premier ministre nous a déclaré catégoriquement, que s'il nous a présenté ce projet de loi sur le repos dominical, c'est qu'il voulait que le Parlement conférât à ce projet de loi toute la puissance, toute l'efficacité d'une loi fédérale. N'est ce pas là le principal argument invoqué par le ministre de la Justice, le 20 du mois dernier, lorsqu'il a déclaré qu'on invoquerait ici la puissance du pouvoir fédéral puisque l'assemblée législative provin-

ciale avait en vain tenté, dès le début même, d'établir relativement à l'observance du dimanche une législation efficace? Les chambres provinciales, affirme le ministre, ont bien inscrit cette législation dans leurs codes de loi, mais elles se sont trouvées dans l'impuissance absolue d'en faire l'application; et c'est précisément à cause de cette impuissance reconnue dont ont fait preuve les autorités provinciales d'Ontario et celles des autres provinces, que l'Alliance dominicale s'est adressée au Gouvernement et au parlement fédéral.

Si l'initiative prise par le premier ministre et son Gouvernement, en saisissant la Chambre de ce bill, sur la demande de cette association, a quelque raison d'être, c'est qu'on voulait invoquer la puissance fédérale, et cela afin de suppléer à l'impuissance des provinces, dans les efforts tentés pour appliquer cette loi. Voilà la principale considération, voilà le grand argument que le premier ministre, de concert avec le ministre de la Justice, a fait valoir, surtout en présentant cette loi aux besoins des provinces? Ce n'est pas en abandonnant aux autorités provinciales le soin de légiférer à cet égard, mais en apportant à la loi des dérogations s'inspirant des coutumes, des prédilections et des aptitudes provinciales; c'est, dis-je, en apportant certains tempéraments à la loi, de façon à la rendre applicable, dans la mesure du possible, à ces provinces. Ceux qui ont suivi attentivement la marche des délibérations de ce projet de loi le savent parfaitement, c'est là le principe dont le Gouvernement s'est inspiré, en présentant cette mesure et en nous invitant à l'adopter.

A cet égard, j'étais parfaitement d'accord avec le Gouvernement. J'aurais volontiers prêté mon appui au bill dans sa teneur primitive, et j'aurais appuyé toutes les maîtres dispositions du texte élaboré par l'ex-ministre de la Justice et transmis à la Chambre par le comité chargé de l'étudier. Mais, monsieur le président, il y avait à peine dix jours que la Chambre était saisie de cette mesure, que déjà le plus grand désarroi régnait au sein du cabinet et qu'il se trouvait réduit à la plus complète impuissance, et pourquoi cela? Ce n'est pas que l'opposition eût dirigé ses feux contre le projet de loi ou contre les ministres; mais c'est que les députés ministériels eux-mêmes, ayant tourné contre le bill leurs propres batteries et lancé contre le Gouvernement leur petite et leur grosse artilleries, les ministres, assaillis de toutes parts par ces feux bien nourris, ont fini par perdre complètement la tête. Le ministre de la Justice me rappelle ce brave et vaillant chevalier de jadis, qui bondissant sur son coursier, bien caparaçonné, met le pied dans l'étrier, serre les rênes, et s'élançait à une rapide allure vers le but qu'il cherche à atteindre; et ce but, c'est cette loi fédérale sur l'observation du dimanche. Dix jours plus tard, il revient hors

d'haleine, les cheveux en désordre, couvert de poussière, les habits en lambeaux, s'efforçant de garder son équilibre comme un acrobate épuisé, et vient s'abattre dans l'arène. Quelle est la cause de cette panique qui s'est emparée du Gouvernement? Il ne faut pas en chercher la raison dans l'attitude tenue par les membres de l'opposition, mais bien dans la révolte qui a éclaté au sein du parti ministériel. On a fait peser sur le Gouvernement toute la pression possible, et au lieu de se réunir en une seule phalange, ces messieurs ont divisé leurs forces en fractions à peu près égales. Quel spectacle ils ont donné à la Chambre, en votant les uns contre les autres! Mais, peu après, nous avons été témoins d'un spectacle encore moins édifiant. Huit jours après avoir solennellement formulé leur première profession de foi, ces messieurs n'ont pas hésité à mettre au rancart cette profession de foi et à énoncer un programme entièrement dissemblable. En quoi consiste ce nouveau programme? Quel est cette nouvelle profession de foi et qui l'a imposée au Gouvernement? C'est l'honorable député de Labelle qui a forcé le Gouvernement à faire cette reculade; car, en apprenant la nouvelle du grand meeting convoqué à Montréal, et quand les échos de cette assemblée furent parvenus à leurs oreilles, les ministres ont compris qu'il fallait faire volte-face.

Force leur fut donc de faire contre mauvaise fortune bon cœur et de venir proclamer, en plein Parlement, comme principe fondamental de ce bill, ce que, huit jours auparavant, ils avaient déclaré chose insoutenable et absolument illégitime; c'est qu'il fallait abandonner aux chambres législatives provinciales le soin de légiférer en pareille matière. D'abord, ils avaient fait une concession entrant dans l'économie du bill présenté au Parlement; c'est que toute disposition législative, jusqu'ici édictée par les assemblées provinciales, devrait être maintenue en vigueur. Nous nous sommes volontiers raillés à cette proposition; mais le Gouvernement a déclaré, aussi catégoriquement et énergiquement que possible, qu'il ne saurait consacrer dans le projet de loi à l'étude un principe qui autoriserait plus tard les chambres provinciales à porter atteinte aux prescriptions de ce bill. Voilà ce que le Gouvernement a déclaré, et cependant, sous le coup de la pression exercée par ses partisans, force lui a été de mettre au rancart ce principe et aujourd'hui, sa doctrine fondamentale c'est qu'il faut attribuer au parlement fédéral les pouvoirs les moins importants et aux chambres législatives provinciales, les pouvoirs les plus étendus; et ainsi, si le bill en discussion est adopté, dans sa teneur actuelle, il existera bien, il est vrai, une loi sur l'observance du dimanche, mais ce sera une loi que chaque province pourra interpréter et modifier à sa guise. Voilà où le Gouvernement en est rendu!

Quelle reculade ! Et l'on nous vante la logique de cette mesure ! Et l'on nous affirme que c'est bien la mesure demandée par l' " Alliance dominicale " !

Je n'ai ni l'honneur ni le plaisir d'être affilié à cette association. Je considérerais comme un honneur d'être un des adhérents de cette société. Je me garderais bien de faire du persiflage ici, à l'endroit d'un officier supérieur de cette association, comme le ministre des Finances se l'est permis, en présence du Parlement et de tout le pays. Non, je ne suis point un des officiers de cette société, mais je ne crains pas de l'affirmer, les dispositions législatives consacrées dans le bill à l'étude ne sont pas celles auxquelles cette société souscrit et donne son approbation, au Canada. Jetons un regard sur ce texte, monsieur le président, et qu'y lisons-nous ? Un des principes consacrés par ce bill, c'est celui-ci : il n'est permis d'exécuter, le dimanche, que les travaux d'absolue nécessité. Nous sommes tous d'accord sur ce point et il n'existe pas la moindre divergence d'opinion à cet égard. Or, qu'arrive-t-il ? Ce Gouvernement si fort et si puissant, ce cabinet qui a de la poigne, et tient ferme dans ses mains les rênes du pouvoir, voilà qu'il inscrit côte à côte dans ce bill—sans doute, pour accentuer l'ironie et le contraste—ces deux articles relatifs aux industries de la pêche et de la fabrication du sucre d'érable. L'industrie de la pêche s'étend du Pacifique à l'Atlantique ; elle est exercée par des milliers, que dis-je ? des centaines de mille individus qui y trouvent leur subsistance et celle de leurs familles ; or, qu'est-il accordé dans cette mesure à cette grande industrie de la pêche, au Canada ?

Tout travail inévitable des pêcheurs, après six heures du soir le dimanche, pour la capture du poisson.

Voilà tout ce qu'on concède ici.

M. CONMEE : L'honorable député condamne-t-il cette concession ?

M. FOSTER : Je ne veux pas qu'on brise le fil de mes idées.

M. CONMEE : Je pose une question. L'honorable député condamne-t-il cette disposition ?

M. FOSTER : Je prie l'honorable député de ne pas tendre le chapeau, de façon si engageante, pour le moment. Voilà tout ce qu'on accorde aux pêcheurs canadiens. Il est possible que dans la matinée du dimanche, quelque danger menace l'existence de leur industrie, mais qu'à cela ne tienne ! Tout ce qu'on leur permet de faire, ce sont les travaux absolument indispensables et cela, après six heures du soir, ainsi qu'il est prescrit au paragraphe "u". Or, que lisons-nous au paragraphe "v" ? Le voici : ceux qui travaillent dans les érablières peuvent pratiquer des incisions aux ar-

bres, en extraire la sève, la faire bouillir, jusqu'à ce qu'elle prenne la consistance du sirop, auquel ils pourront ensuite donner toutes les plus magnifiques transformations ; ils pourront le convertir en pyramides, en cônes, en carrés, en rectangles, qu'on décore du nom de sucre d'érable ; et tout cela, peut se faire, de minuit le samedi, jusqu'à minuit le dimanche. Il ne s'agit pas de travaux indispensables ou nécessaires, pour empêcher que quelque chose ne se gâte ni se perde ; mais qu'il s'agisse de l'incision à pratiquer sur les arbres ou du recueillement de la sève, de sa mise en ébullition et de sa transformation en sucre d'érable, sous ses différentes formes, bref, on peut le dimanche, se livrer à toutes ces opérations pour la fabrication du sucre, dans les érablières. Où peut-on exercer cette industrie, sinon dans une érablière ? C'est là seulement, qu'on peut légitimement fabriquer le sucre d'érable. Quant au pauvre pêcheur, qui se livre à son dur labeur, la loi est sans pitié pour lui. Mais quand il s'agit du fabricant de sucre d'érable, c'est bien autre chose ; il peut se livrer, le dimanche, à son industrie, pendant toute la journée.

M. LEMIEUX : Combien y a-t-il, dans l'année, de dimanches où l'on puisse fabriquer le sirop d'érable ?

M. FOSTER : Cela importe peu. Au fond, n'est-ce pas le même principe ? Le directeur général des Postes croit-il qu'il soit permis de se montrer religieux, pendant certains mois de l'année, et irréligieux pendant les autres mois ? Est-ce ainsi qu'il entend se mettre en règle avec sa conscience ? Ce n'est pas ainsi là-haut qu'on règle ces comptes : au moins, c'est ainsi que me l'ont appris mes directeurs spirituels. Pour ma part, je n'ai pas mission de me prononcer en pareille matière.

M. LEMIEUX : Je dois déclarer, au nom des pêcheurs, que cet amendement répond parfaitement à leurs vœux ; c'est à leur demande même qu'il a été inséré dans le bill.

M. FOSTER : Ainsi le ministre des Postes, à titre de membre du Gouvernement, vient de nous prouver que son bagage de principes ne l'embarrasse guère. Il s'agit de l'observance du dimanche : allons ! il faut se garder de sourire, soyons graves. Le ministre des Postes s'écrie : "Oui, voilà un principe capital ! nous avons autorisé le ministre de la Justice à le consacrer dans la loi ; oui, sans doute, mais si on ne veut pas l'observer, qu'à cela ne tienne !" Voilà à quoi se résume la profession de foi de l'honorable ministre. Cela nous montre bien ce qu'il faut penser des convictions et des principes qui servent de trait-d'union entre ces messieurs. Est-il vrai que l' " Alliance " en question consente à ce qu'on tolère, le dimanche, toutes sortes de jeux, dans les différentes provinces du Dominion, dans On-

M. FOSTER.

trio, au Manitoba et dans les autres provinces, en dehors de Québec, pourvu que ce ne soit pas dans un but de lucre ? et le ministre approuve-t-il la chose ?

M. DUNCAN ROSS : L'honorable député (M. Foster) sait-il que cette disposition figurait dans le texte primitif rédigé par l'association en question et que ce texte a été discuté dans tout le pays, avant d'être présenté au Parlement ?

M. FOSTER : Sans aborder l'étude de cette question, je vais signaler à l'honorable député ce qu'implique cette observation. Ici encore il fait abstraction de la question de principe.

M. DUNCAN ROSS : Ce n'est pas nous qui avons pris l'initiative de ce bill.

M. FOSTER : Ce n'est pas non plus l'œuvre de l'opposition. C'est l'Alliance dominicale, paraît-il, qui est chargée de la direction spirituelle de l'honorable député. N'est-ce pas le cas ? Entend-il dire que le Gouvernement accepte et adopte les principes et la profession de foi que lui impose l'Alliance dominicale ? Est-ce à dire que le Gouvernement confie la direction de sa conscience à cette société et que les membres du cabinet ne doivent pas exercer leur libre arbitre ? Je ne crains pas de l'affirmer, ce genre de législation ne répond nullement aux vœux de l'Alliance. A Toronto, dans les différentes villes d'Ontario, dans les centres ruraux et ailleurs, on ne saurait rien tolérer de plus dangereux, sauf l'immoralité elle-même, que ces différentes espèces de jeux le dimanche, jour consacré à l'instruction religieuse et aux exercices du culte.

M. CONMEE : L'honorable député me permettra-t-il de l'interrompre un instant ?

Des VOIX : Prenez votre dose !

M. CONMEE : L'honorable député voudrait-il bien signaler l'article du bill qui autorise pareils jeux ?

M. FOSTER : Que l'honorable député s'en réfère à son ministre de la Justice et se consulte avec lui.

M. CONMEE : Vous affirmez. . .

Des VOIX : Silence !

M. FOSTER : Ce matin, le ministre de la Justice a cherché à s'excuser d'avoir inséré un amendement dans le bill ; il a voulu y incorporer tout d'abord un simple amendement, afin de se mettre en mesure d'ouvrir la porte toute large à l'introduction de toute espèce de modification dans le bill, du commencement à la fin. Dans son argumentation, il a dit : Le bill fait telle dérogation ; il déclare telle ou telle chose licite le dimanche, et il faut en conclure qu'il ne faut pas tolérer d'autres choses, ce jour-là." Renversons les termes de la proposition : Telle ou telle chose est défendue, le dimanche ; il faut en conclure que tout ce qui ne rentre

point dans cette dérogation est permis le dimanche.

M. AYLESWORTH : Ce n'est pas là mon argument.

M. FOSTER : Le ministre a formulé ces arguments en plus d'une circonstance.

M. CONMEE : Pardon ; mon honorable collègue me permettra-t-il de l'interrompre ?

M. FOSTER : Voilà déjà plusieurs fois que je vous pardonne.

M. CONMEE : Ce n'est pas là le sens de votre argument ; vous avez prétendu que le bill "autorise". Si vous aviez dit que la conclusion à tirer est que la chose pourrait se faire, ce serait bien différent. Le bill n'autorise pas ces jeux, et votre argument porte à faux. Vous cherchez à créer une fausse impression dans l'esprit du public.

M. FOSTER : Maintenant que l'honorable député nous a dit ce qu'il voulait, je veux exposer ma pensée : du moment que ce bill défend d'une façon absolue, et désigne spécialement tous les actes qui ne doivent pas se faire le dimanche et s'abstient de prohiber le reste, il s'en suit que tout le reste est permis ; la chose ne saurait faire doute.

M. BRISTOL : A moins qu'il ne s'agisse de travaux.

M. FOSTER : Effectivement.

M. GUTHRIE : L'honorable député (M. Foster) perd-il de vue la loi d'Ontario sur le repos dominical qui prohibe le jeu de balle et les jeux bruyants, la pêche, la chasse ?

M. W. F. MACLEAN : Existe-t-il une sanction à cette loi provinciale ?

M. FOSTER : Il suffit, pour le moment, de faire l'histoire des différentes étapes du bill sur le repos dominical présenté ici même par le Gouvernement et qui devait, disait-on, être la loi de tout le Dominion. La voilà donc cette loi qu'on voulait appliquer avec une main de fer dans tout le pays, et cela simplement parce que le comité judiciaire du conseil privé a décidé que la province ne possède pas la juridiction voulue pour appliquer les dispositions de la loi.

M. GUTHRIE : L'honorable député me permettrait-il de faire une observation ?

M. FOSTER : Je cède volontiers la parole à mon honorable collègue, afin qu'il nous fasse profiter de ses lumières.

M. GUTHRIE : L'honorable député (M. Foster, nous a exprimé son avis sur l'étendue du bill à l'étude. Si je ne me trompe, il n'en n'a pas bien saisi la portée ; car la loi d'Ontario et, si je ne me trompe, il en est ainsi des autres provinces—statue sur des questions rentrant dans la juridiction provinciale, notamment contre les jeux qui,

au dire de l'honorable député, ont lieu à Toronto, le dimanche.

M. AYLESWORTH : L'article 14 du bill à l'étude, consacre l'application des lois provinciales.

(L'amendement est adopté).

M. AYLESWORTH : Je propose d'amender l'article 4 en insérant dans la deuxième ligne, après le mot "dans" les mots "et les travaux désignés au paragraphe (c) de l'article 3 de la présente loi". La conséquence de cette disposition est de rendre le repos des vingt-quatre heures consécutives, d'un jour quelconque de la semaine, applicable aux télégraphistes et aux téléphonistes qui se livrent à ces travaux, dans un but commercial. Je propose qu'il soit fait rapport sur le bill.

M. THOMAS MARTIN : J'ai l'honneur de proposer l'amendement que voici :

L'article 5, paragraphe 1, est amendé par l'addition de ce qui suit : Il est interdit à tout membre d'un cercle ou d'une association quelconque où il est exigé des affiliés ou payé par eux une contribution annuelle ou périodique, à titre de souscription au cercle, de jouer sur les terrains ou dans les autres locaux de ce cercle ou de cette association aucun des jeux connus sous les noms de golf, cricket, ou de balle, ou d'être présent à ces jeux.

M. L'ORATEUR-SUPPLEANT : D'après les règlements de la Chambre, toute motion tendant à ce qu'il soit fait rapport d'un bill au comité, a priorité sur toute autre motion. Il s'agit, pour le moment, de savoir si je dois faire rapport sur le bill.

Des VOIX : Question.

M. MONK : Au moment où j'allais proposer un amendement, le ministre de la Justice m'a interrompu, pour dire que le bill allait être renvoyé au comité, sur sa proposition, pour plus ample délibération. Je n'ai pas encore été en lieu de présenter mon amendement.

M. AYLESWORTH : Je croyais avoir prévenu les vœux de l'honorable député (M. Monk), en présentant mon amendement.

M. MONK : Alors, le ministre de la Justice, j'espère, retirera sa motion, afin de me permettre de formuler ma proposition.

M. AYLESWORTH : La motion n'empêchera pas l'honorable député d'exprimer son avis.

M. BERGERON : Et que devient la décision du président ?

M. L'ORATEUR-SUPPLEANT : La motion concluant à ce qu'il soit fait rapport du bill a la priorité.

M. GALLIHER : Il a été entendu, je crois, que nous pourrions présenter des amendements en comité, et j'ai attendu patiemment le moment de proposer un amendement. Je tiens à mes droits, et je n'en-

M. GUTHRIE.

tends pas en être privé par une motion de cette nature.

M. W. F. MACLEAN : Le député de Wellington (M. Martin) a proposé un amendement.

M. L'ORATEUR-SUPPLEANT : Cette motion ne peut revenir en discussion qu'après la délibération de la motion de M. Aylesworth.

M. SAM. HUGHES : Je soulève une question de règlement. Avant que le ministre de la Justice proposât sa motion, le député de Jacques-Cartier (M. Monk) et le député de Wellington-nord (M. Martin) étaient déjà debout, à leur sièges.

M. OLIVER : Oui, et je m'étais aussi levé, ce qui fait trois.

M. SAM. HUGHES : Quelle est la conséquence de la décision du président ?

M. L'ORATEUR-SUPPLEANT : Ma décision porte que la motion tendant à ce qu'il soit fait rapport du bill a la priorité.

M. BERGERON : Il vaut mieux retirer cette motion.

M. AYLESWORTH : Puisque quelques députés désirent proposer de nouveaux amendements, je n'insiste plus.

(La motion de M. Aylesworth est retirée.)

M. L'ORATEUR-SUPPLEANT : L'amendement du député de Wellington-nord est devant le comité.

M. BOURASSA : La motion du député de Wellington-nord (M. Martin) est fort acceptable.

Des VOIX : Fort bien.

M. BOURASSA : Je l'affirme, je suis très sérieux, en disant cela.

Une VOIX : Vous ne jouer pas le golf.

M. BOURASSA : Ce bill tend à supprimer tous les amusements auxquels peut se livrer l'ouvrier. Vous empêchez l'ouvrier de se rendre avec sa famille le dimanche à un jeu de baseball où il paiera un prix d'entrée de dix centins ; vous empêchez l'ouvrier de jouir de ce jeu où il n'est pas exposé à la tentation de l'alcoolisme ; car sur ce terrain il ne se vend pas de boissons. Pourquoi permettre à l'aristocrate de passer son dimanche au cercle où il boira, ingurgitera des boissons alcooliques et jouera le golf, à son gré ? Pourquoi établir pareille distinction ? C'est absolument injuste. L'amendement proposé par l'honorable député (M. Martin) s'inspire bien mieux de l'esprit qui doit présider à l'observance du dimanche que tous les autres amendements qu'on a proposés, et je l'appuie de grand cœur. L'honorable député (M. Martin) fait preuve de bien plus de sincérité que nombre d'autres députés qui veulent priver les ouvriers d'amusements légitimes auxquels ils ont droit de se livrer.

M. LEIGHTON McCARTHY : L'honorable député (M. Bourassa) s'est sans doute oublié ; il confond les jeux auxquels on se livre le dimanche, avec la fréquentation d'un cercle auquel on est affilié. L'amendement en discussion n'empêche nullement les affiliés d'un cercle de fréquenter ce cercle, chose que la loi permet de faire tous les jours de la semaine, y compris le dimanche. L'amendement n'aurait nullement cet effet pour ce qui concerne les ouvriers. Voilà qu'on mêle encore à la discussion des questions qui lui sont tout à fait étrangères, et cela, dans le but d'influencer l'opinion publique d'une façon illégitime. On donne à entendre que le riche peut fréquenter son cercle, y payer à boire et se livrer à ses jeux favoris, à son gré. Le fait de payer à boire à ses amis, est tout à fait distinct des jeux auxquels on se livre et, si je ne me trompe, l'honorable député consent volontiers à ce que tout le monde, riches comme pauvres, se livrent à leurs jeux favoris. Les observations formulées par l'honorable député à l'égard de cet amendement, ne sont nullement fondées. Il affirme que l'amendement favorise le riche aux dépens du pauvre, mais il n'en est absolument rien. Si l'amendement est adopté, il empêchera tout le monde de se livrer aux jeux et il s'appliquera à tous les petits cercles et aux organisations de peu d'importance. L'honorable député (M. Bourassa) affirme que cet amendement tend à favoriser le riche ; j'affirme que du moment qu'il existe une association de vingt membres qui s'organisent et prélèvent des souscriptions, dans le but d'établir une arène quelconque, cet amendement les atteindra aussi rigoureusement que les riches et dans la même mesure. Il ne convient donc pas de chercher à persuader au peuple que cet amendement tend à permettre au riche de se livrer à ses jeux favoris et de consommer des boissons alcooliques à son gré, le dimanche, et qu'il défend la chose aux pauvres. Cette disposition ne s'applique nullement à la fréquentation des cercles et elle vise également le riche et le pauvre.

M. TAYLOR : Le 20 juin, au cours d'un débat précédent, lorsque la Chambre fut saisie de ce bill, le premier ministre (sir Wilfrid Laurier), au cours de ses explications sur la portée de ce projet de loi, s'est exprimé comme suit :

L'honorable député dit qu'il ne faut pas empêcher les amusements. Eh bien ! il n'est nullement défendu de se livrer aux amusements, sauf lorsqu'il est exigé un prix d'entrée. Ainsi, le premier venu peut jouer au baseball, au cricket ou se livrer à tout autre amusement. Mais lorsque ces amusements sont procurés par des professionnels qui gagnent leur vie de cette façon, ces professionnels doivent être soumis à la loi, comme tous les autres.

Puis il ajoute :

Mais quand les ouvriers ou des jeunes gens d'autres rangs de la société, sont affiliés à des

cercles, comme cela se fait dans la plupart des villes et qu'ils fréquentent ces cercles, rien ne s'y oppose et ils ne se rendent passibles d'aucune peine.

Après avoir entendu le premier ministre affirmer que ce bill autoriserait dans tout le pays, ces individus à se livrer à toutes sortes de jeu, le dimanche, outre la fréquentation de leurs cercles où ils pourraient jouer aux cartes, consommer des boissons alcooliques, à leur gré, je proposai un amendement, et le premier ministre, en réponse à l'amendement que j'avais proposé, affirma qu'il serait défendu de se livrer à ces jeux, soit dans un but de lucre, soit pour une récompense ou moyennant un prix d'entrée, ou même sans ces conditions. Le premier ministre refusa donc d'accepter cet amendement qui fut rejeté ; or l'honorable député, (M. Guthrie) vient de donner le démenti aux déclarations formulées par le premier ministre en présentant le bill à l'étude ; car, en réponse au député de Labelle (M. Bourassa) il déclare que ce bill n'interdit nullement. . .

M. L. G. McCARTHY : L'honorable député fait erreur ; il me prête une affirmation toute gratuite.

M. TAYLOR : Mon observation ne s'applique nullement à l'honorable député (M. L. G. McCarthy) ; elle vise le député de Wellington-sud (M. Guthrie) qui vient de formuler un avis, s'appuyant sur un ancien acte adopté sous le règne du roi Charles II et qui est encore en vigueur. Voilà un des arguments en vogue dans la province d'Ontario où l'on prétend appuyer cette prohibition sur cet ancien statut. Je vais donner lecture d'une page de cette loi sur laquelle l'Alliance dominicale a voulu s'appuyer, pour la mettre en vigueur dans la province d'Ontario :

29 Charles II, chap. 7.

A.D. 1676.

ACTE TENDANT A LA MEILLEURE OBSERVANCE DU JOUR DU SEIGNEUR ORDINAIREMENT APPELE LE DIMANCHE.

II. Et il est, en outre, décrété que nul conducteur de bestiaux, roulier, charretier, boucher, ou leurs serviteurs, ne voyageront ou ne se rendront dans leurs hôtelleries ou dans leurs logements, le jour du Seigneur, sous peine d'une amende de vingt shillings exigibles de chaque délinquant, pour chaque infraction de ce genre et que nulle personne n'utilisera, n'emploiera, pour voyager, le jour du dimanche, aucuns bateau, bac, barge ou allège, sauf dans des circonstances extraordinaires, selon qu'en décidera quelque juge de paix du comté, ou quelque officier en chef, ou quelque juge de paix de la cité, du bourg, ou d'une ville érigée en corporation, où la chose aura lieu ; sous peine d'une amende de cinq shillings exigibles de tout tel délinquant, pour toute infraction de ce genre. Et que lorsque tout délinquant commettant pareille infraction est reconnu coupable, devant tout juge de paix du comté ou tout officier en chef ou tout juge de paix résidant dans toute cité, bourg ou ville érigée en corporation où seront commises lesdites

infractions, et cela sur l'aveu du délinquant ou sur la déposition faite, sous la foi du serment, par un ou plusieurs témoins (serment que les juges de paix ou officiers en chef, sont autorisés par le présent acte à administrer), lesdits juges de paix ou officiers en chef, émettront, sous leur seing et sceau, un mandat qu'ils délivreront aux constables ou syndics d'église de la paroisse ou des paroisses où l'infraction aura été commise, pour saisir lesdits effets criés, proclamés ou mis en vente, ainsi qu'énoncé ci-haut, et vendre ces effets, et percevoir les autres amendes, par voie de saisie-arrêt et vente des effets de tout tel délinquant contre lequel est exercée la saisie-arrêt, en remettant auxdits délinquants l'exécédent des deniers ainsi prélevés; et à défaut de telle saisie-arrêt, ou en cas d'insuffisance ou d'inhabilité dudit délinquant à payer l'amende ou les peines, que ledit délinquant soit mis publiquement au bloc, pendant deux heures.

Voilà, au dire du ministre de la Justice la loi qu'il faut invoquer ici, loi qui était en vigueur avant l'établissement du régime de la confédération et qui le demeure encore actuellement. Voilà la loi que le Gouvernement substitue au bill à l'étude; et le premier ministre, dans sa réponse aux observations du député de Labelle (M. Bourassa), s'écrie: "Ce projet de loi est une mesure de compromis; la province de Québec a fait certaines concessions et la province d'Ontario en a fait de son côté. La province de Québec a renoncé au privilège d'exiger des prix d'entrée, mais Ontario a reconnu à ses concitoyens le droit de se livrer aux jeux." Voilà l'argument présenté par le premier ministre, et c'est là ce qui m'a porté à proposer la radiation des mots: "pour un prix ou une récompense" qui figuraient dans le texte primitif du bill, amendement que le premier ministre a fait rejeter par la Chambre. Le texte du statut qui sera en vigueur dans la province d'Ontario et dont je viens de donner lecture nous permet de juger de la loi qui serait appliquée dans cette province si le projet de loi en discussion ne s'applique pas à cette province. Le premier ministre nous a donné à entendre que ce projet de loi s'appliquerait au pays tout entier; il a affirmé que c'était une mesure de compromis que le pays aurait volontiers accepté. Il y était décerné dans certaines provinces, il serait défendu de se livrer aux jeux en question. Le député de Simcoe (M. L. G. McCarthy) affirme maintenant qu'on peut se livrer à ces jeux, ajoutant que ceux qui fréquentent les cercles...

M. L. G. McCARTHY: L'honorable député ne tient pas, sans doute, à dénaturer ma pensée. Voici la teneur précise de mon observation: j'ai dit qu'en affirmant que le fait de se livrer à ces jeux encourage la consommation des boissons alcooliques le dimanche, le député de Labelle a fait erreur et dans mon argumentation, je me suis attaché à prouver que le fait de consommer des boissons alcooliques dans les cercles, n'a

M. TAYLOR.

aucun rapport avec l'habitude des jeux. Voilà tout ce que j'ai dit.

M. TAYLOR: Voilà, si je ne me trompe, le fond de votre argumentation: c'est que ceux qui fréquentent, dans la semaine, les cercles auxquels ils sont affiliés, ont le droit d'aller s'y amuser le dimanche, tout comme les autres jours. L'honorable député diffère d'avis avec le premier ministre qui affirme qu'on n'a pas le droit de fréquenter ces cercles, le dimanche.

M. LEIGHTON McCARTHY: Dans la province d'Ontario, la plupart de ces jeux sont interdits par la loi dont il vient de nous donner lecture et par la loi sur l'observance du dimanche.

M. W. F. MACLEAN: Sauf le golf.

M. LEIGHTON McCARTHY: C'est le seul jeu permis.

M. W. F. MACLEAN: Le bill à l'étude en autorise d'autres.

M. TAYLOR: Le premier ministre en présentant ce bill, ne s'est nullement appuyé sur l'ancien acte dont j'ai donné lecture; il s'est contenté de nous donner les explications sur le projet de loi dont il a saisi la Chambre. Que résulterait-il de l'application de cette ancienne loi? Force nous serait d'interjeter appel au comité judiciaire du conseil privé pour obtenir une décision. Le conseil privé s'est déjà prononcé sur la loi d'Ontario, et antérieurement à l'établissement de cette loi, nous étions régis par les lois du Haut et du Bas-Canada. Il est possible que les statuts adoptés sous le régime de l'union des deux Canadas, antérieur à la Confédération, renferment quelques dispositions se rattachant à la question du dimanche. Quoi qu'il en soit, dans la pensée de ses auteurs, le projet de loi à l'étude devait mettre au rancart toute les lois antérieures; et ainsi, afin de ne porter aucune atteinte aux droits et privilèges dont jouissent les provinces, il autorisait les jeux le dimanche, sous la seule restriction qu'il serait interdit d'exiger un prix d'entrée à ces spectacles ou à ces jeux.

M. AYLESWORTH: Voilà la deuxième fois que l'honorable député (M. Taylor) attribue au premier ministre, certaines observations qu'il n'a pas formulées et en cela sans doute, il vise à se faire un peu de popularité, en vue de quelque campagne électorale. Je n'ai qu'une observation à formuler ici: c'est que, en cherchant à créer l'impression que le ministre aurait affirmé que le bill à l'étude autorise les jeux le dimanche, sauf lorsqu'il est exigé un prix d'admission, l'honorable député a complètement dénaturé la pensée du chef du Gouvernement. Ceux qui ont lu, dans le compte rendu officiel des débats, le texte des observations du premier ministre ou qui ont prêté l'oreille à ses paroles le savent parfaitement: ce

que le premier ministre a affirmé, c'est que cette disposition du bill en question ne défend nullement les jeux, sauf lorsqu'on s'y livre dans un but de lucre ou de gain.

M. TAYLOR : Pourrais-je prier l'honorable ministre de se reporter à la page en question des Débats ?

M. AYLESWORTH : J'ai le texte sous les yeux.

Quelques VOIX : Donnez-nous en lecture.

M. AYLESWORTH : Je connais parfaitement ce texte, et l'honorable député a séparé ces paroles de leur contexte, dans l'espoir de leur donner, aux yeux des électeurs, un sens qu'elles ne comportent point. Outre l'article que j'ai déjà cité, ce projet de loi contient l'article de la fin que les membres de l'opposition affectionnent de passer sous silence. Grâce à ce dernier article qui consacre toutes les dispositions législatives existant actuellement, au sein des provinces, et qui établit que la mesure à l'étude ne saurait nullement leur porter atteinte, toutes les lois de nature provinciale ou impériale, actuellement en vigueur, dans ces provinces y subsistent dans toute leur intégrité. L'article 14 décrète expressément que "rien en la présente loi, n'est censé abroger ni atteindre en aucune manière les dispositions d'aucune loi concernant, en quoi que ce soit, l'observance du dimanche, en vigueur dans une province du Canada, à la date de la présente loi". Sous l'empire des dispositions de l'acte adopté sous le règne de Charles II, dont l'honorable député nous a donné lecture, ainsi qu'en vertu des prescriptions de l'ancien acte du Haut et du Bas-Canada de 1845, il est défendu de se livrer le dimanche, dans le Haut-Canada, au jeu de balle ou autres jeux, indépendamment de la question de savoir s'il s'y rattache un prix ou une récompense quelconque. Cette loi reste en vigueur dans toute son intégralité. Le projet de loi à l'étude déclare seulement qu'il sera désormais illicite, dans toute l'étendue du Canada, de se livrer à des jeux dans un but de lucre, ainsi que prescrit dans l'article 5. On ne saurait rien déduire de cette loi, qui tend à autoriser les jeux auxquels a fait allusion l'honorable député. Au contraire, il suffit de mettre en regard le texte de l'article 5 avec les dispositions de l'article 14 pour se convaincre que les jeux auxquels il a fait allusion, jeux auxquels on prend part ou auxquels on assiste, dans un but de lucre ou d'amusement, sont encore prohibés dans toute l'étendue du Canada, là où ils l'étaient auparavant.

M. TAYLOR : N'étant pas légiste comme le ministre de la Justice, mais simple profane, je ne suis pas de force à convaincre le peuple que j'ai raison, quand je dis blanc et noir sur une même question. Ma carrière parlementaire ici remonte à vingt-quatre ans, tandis que l'honorable ministre est un

nouveau venu. Or, qu'il consulte le compte rendu des "Débats", au cours de ces vingt-quatre années, et je le mets au défi de me citer une seule affirmation que j'aie formulée, un jour donné, pour me rétracter huit jours plus tard, comme vient de la faire le ministre de la Justice. Si c'est là le genre de réputation que le ministre cherche à se créer ici, libre à lui de le faire. En présence d'un simple profane comme moi, il pense peut-être pouvoir me terroriser, mais aujourd'hui il s'est trompé d'adresse. Je laisserais volontiers au premier avocat venu, le soin d'interpréter les paroles du premier ministre dont je viens de donner le texte, et de nous dire si la conclusion que j'en ai tirée n'est pas parfaitement légitime.

Le ministre affirme maintenant qu'il faut mettre le 5ème article en regard du dernier article du bill, déclarant que le bill à l'étude ne porterait atteinte à aucune loi établie par une province quelconque. Le premier ministre n'a nullement touché ce point; il s'est contenté de formuler la déclaration dont je viens de donner lecture, et c'est sur la foi de ces paroles que, de concert avec d'autres députés, j'ai proposé l'amendement en question. Si j'ai accepté la parole du premier ministre, c'est que dans ce pays, tout le monde doit croire, comme nous le faisons autrefois, qu'il faut ajouter créance, comme à la parole de l'Évangile, à toute déclaration faite par un ministre, en plein Parlement. Mais il en est bien autrement aujourd'hui. Au contraire, il n'est pas rare qu'un ministre fasse ici une affirmation, un certain jour, et vienne, huit jours plus tard, nous déclarer précisément le contraire; c'est ce qu'a fait le ministre de la Justice le 20 et le 28 juin.

M. AYLESWORTH : C'est inexact.

M. TAYLOR : Le député de Toronto-nord (M. Foster), vient de citer les paroles que le ministre a prononcées le 20 juin, et les affirmations qu'il a formulées le 28 juin sur la question. Sans doute, étant avocat, il lui est facile de donner à ces paroles prononcées en deux circonstances différentes une interprétation fantaisiste et affirmer qu'elles concordent parfaitement.

M. AYLESWORTH : Il n'y a pas que les avocats qui savent torturer le sens des mots.

M. TAYLOR : Oui, mais ceux-là ne se rencontrent guère de ce côté-ci de la Chambre.

M. CONMEE : Prenez garde; ou bien vous allez causer des ennuis au député de Toronto-nord.

M. TAYLOR : Le député de Toronto-nord est de taille à se défendre seul.

Voici l'article dont le premier ministre nous a donné lecture:

Il n'est permis à personne, le dimanche, d'ouvrir au public quelque parc ou jardin d'agré-

ment ou autre lieu que ce soit, tenu en vue d'un profit, où l'on fait directement ou indirectement payer un prix d'entrée, ou dans lequel il est exigé une rétribution pour un service ou un privilège.

Puis il fait suivre la lecture de ce texte des observations que voici :

A mon avis, cet article n'a pas sa raison d'être. Pourquoi ne permettrait-on pas le dimanche, d'ouvrir au public un parc où il est exigé un prix d'entrée de 10 ou de 25 cents, tandis que d'autres dont l'entrée est gratuite peuvent rester ouverts ce jour-là ? L'article me semble illogique. Ici, à Ottawa, les parcs de Britannia et de Rockliffe sont ouverts au public chaque jour de l'année. Ce sont des endroits admirables, recommandables à tous égards et que des milliers de personnes fréquentent le dimanche. Il ne s'y fait rien de mal ; ils tendent plutôt à favoriser l'hygiène et les bonnes mœurs. Mais, aux termes de cet article, si l'administration de ces parcs décidait d'exiger un prix d'entrée de 10 ou de 25 cents, nombre de personnes se trouveraient alors dans l'impossibilité de les fréquenter, et cet état de choses ne produirait aucun bon résultat. Voilà pourquoi je dis que cet article devra être modifié.

Mais il est d'autres amusements que je désapprouve. Mon honorable ami dit que nous n'interdisons que ceux qui se donnent en vue d'un profit. Ainsi, il sera permis de jouer une partie de baseball ou de cricket et de prendre part à tout spectacle où l'entrée sera gratuite. Mais quand ces spectacles seront donnés par des professionnels, ils devront, croyons-nous, être assujettis aux dispositions de la loi comme tous les autres.

Le projet de loi repose aussi sur un principe secondaire tout aussi important que l'autre en ce qu'il tend à assurer un jour de repos par semaine à tous les travailleurs et sert de corollaire au premier. C'est là la raison d'être du présent bill. Il ne faut pas oublier qu'il y a en ce pays des milliers et des centaines de milliers d'hommes qui gagnent leur vie à la journée, au service d'employeurs, et nous entendons que le patron ne puisse obliger son employé à travailler le dimanche, à moins qu'il ne lui accorde une journée de repos dans la semaine. Ce principe n'est-il pas absolument irréprochable ? Ne reçoit-il pas l'assentiment de toute la population du pays ? Le projet de loi porte que quiconque est obligé de travailler le dimanche aura droit à un jour de repos dans le cours de la semaine.

Il y a toutes sortes de travaux. Il y a des gens qui se livrent au jeu de baseball, de cricket ou autres, qui font profession de ces sports, qui y gagnent leur vie et les pratiquent l'hiver comme l'été ; il est juste que ces personnes aient droit de se reposer le dimanche comme tout le monde. Mais il n'est pas interdit aux ouvriers ou aux jeunes gens faisant partie de clubs comme on en voit dans la plupart des villes, d'aller, le dimanche, se distraire en ces endroits. Il n'est pas établi de disposition pénale à l'égard de ce genre de distraction.

Voilà les propres paroles prononcées par le premier ministre ; je les offre aux méditations du ministre de la Justice (M. Aylesworth). Je lui porte un défi, à lui ou à tout autre avocat ou légiste de science égale ou même supérieure à la sienne : qu'il torture tant qu'il voudra ce texte, il ne réussira pas

M. TAYLOR.

à lui donner une autre interprétation que celle qui s'en dégage clairement. Voilà, je le répète, la déclaration faite publiquement par le ministre, en présence du Parlement et du pays ; et, me reposant pleinement sur cette déclaration que je croyais véridique, j'ai proposé l'amendement en question que le premier ministre a repoussé. Aujourd'hui, mon honorable collègue (M. T. Martin), présente la même proposition, tout en lui donnant une portée un peu plus étendue, puisqu'il l'applique aux cercles dont les affiliés acquittent des contributions ou souscriptions. J'approuve entièrement l'amendement. J'ai été étonné d'entendre le ministre de la Justice (M. Aylesworth) et le chef de l'opposition (M. R. L. Borden) critiquer les observations que mon honorable collègue a présentées au sujet de ce bill. Le chef de l'opposition a formulé un avis auquel souscrira tout homme bien pensant, à l'égard du principe sur lequel doit reposer ce projet de loi : c'est que le parlement fédéral doit se réserver la juridiction législative sur certaines questions et déléguer aux provinces le droit de légiférer sur d'autres questions, en vertu du pouvoir de réglementation qu'elles possèdent, en matière de police. Le chef de l'opposition a volontiers coopéré avec le Gouvernement, afin d'élaborer un projet de loi susceptible d'application et répondant parfaitement aux vœux du pays ; il n'est pas un seul membre de l'opposition qui consentirait à prêter son appui au bill dans sa teneur actuelle. Après avoir repoussé la proposition si légitime formulée par l'opposition, le premier ministre présente un projet de loi tellement inacceptable que les députés ministériels eux-mêmes refusent de l'accepter ; ils sont en pleine révolte contre leur chef, et le Gouvernement, affolé, ne sait plus où donner de la tête. La conséquence, c'est que nous déléberons, en ce moment, une mesure qui ne rallie les suffrages ni de la droite ni de la gauche, une mesure qui n'est pas susceptible d'application et qui ne saurait aboutir qu'à créer des litiges et des difficultés sans nombre.

M. W. F. MACLEAN : Le ministre de la Justice vient de formuler une observation qui résume parfaitement la situation ; il affirme que l'article en discussion ne porte aucune atteinte à un jeu autorisé législativement par une province. Cela veut dire que le Gouvernement, s'adressant à un Parlement qui a le pouvoir d'édictier des lois relativement à la criminalité, nous demande de décréter ici que tel acte, constituant un crime dans une province, sera licite dans une autre province. Voilà la plus grave objection qu'on puisse formuler contre un bill. S'il existe un code pénal au pays, il doit s'appliquer d'une façon uniforme de l'Atlantique au Pacifique : sans cela, ce serait un mot vide de sens. Si le bill en discussion est adopté, et que l'observation du ministre de la Justice soit bien fondée, voici

ce qui arrivera: c'est que telle chose déclarée acte criminel, et qui rend le délinquant passible de l'amende et de l'emprisonnement dans une partie du pays, sera parfaitement licite dans une autre partie du pays. Il n'y aurait rien à redire à la chose, si la confection du code pénal était déléguée aux provinces: chaque chambre législative provinciale pourrait alors édicter des lois à sa guise, pour le territoire soumis à sa juridiction. Mais quand une loi fédérale établit pareille inégalité entre les différentes provinces, cet état de choses ne peut aboutir qu'à un seul résultat: elle affaiblit le respect que les citoyens doivent professer pour la loi et son application légitime.

M. GUTHRIE: Le député de Leeds (M. Taylor) qui vient de quitter la Chambre, nous a donné lecture de l'ancien statut de Charles II relativement à l'observance du dimanche, mais il n'a pas cité cette partie du statut se rattachant aux jeux de balle, de quilles, et autres jeux bruyants. Dans la province d'Ontario, les tribunaux ont été saisis de la question du jeu de golf, le dimanche, et il a été décidé que d'après le statut d'Ontario, le fait de jouer le golf le dimanche ne constitue pas une infraction.

M. R. L. BORDEN: L'honorable député me permettra-t-il de lui poser une question? Quelle est la partie de la charte de Charles II qui se rattache aux jeux bruyants?

M. GUTHRIE: Je fais allusion à la loi d'Ontario sur l'observation du dimanche.

M. R. L. BORDEN: Il ne s'agit pas de la loi de Charles II?

M. GUTHRIE: La loi d'Ontario n'est que la loi de Charles II, mais plus étendue.

M. LAKE: La loi d'Ontario relative à l'observation du dimanche est-elle encore en vigueur aujourd'hui?

M. GUTHRIE: Oui.

M. W. F. MACLEAN: Cette loi contient-elle une sanction?

M. GUTHRIE: Oui.

M. W. F. MACLEAN: Cette peine peut-elle s'appliquer?

M. GUTHRIE: On ne l'a pas appliquée.

M. W. F. MACLEAN: Cette peine est-elle susceptible d'application, en vertu de la décision rendue par le conseil privé?

M. GUTHRIE: Oui, à mon avis.

M. BRISTOL: L'honorable député (M. Guthrie) affirme-t-il que la loi en vigueur dans la province d'Ontario est le statut refondu de 1845 ou le statut de 1859 dont il a été question?

M. GUTHRIE: La loi refondue des anciens statuts du Haut-Canada, 1859, qui figure actuellement dans les statuts d'Ontario, relativement au jeu de balle et autres

jeux bruyants auxquels on se livre, le dimanche, est encore en vigueur et peut être appliquée. Les tribunaux ont décidé que le golf ne doit pas figurer parmi les jeux bruyants et une condamnation prononcée relativement au jeu du golf a été annulée par le tribunal. Le député de Wellington-nord a proposé un amendement conforme, dans sa teneur générale, au texte de l'article 5 du bill en discussion: c'est-à-dire que personne ne doit prendre part à un jeu pour lequel on exige un prix d'entrée. Le versement de la contribution annuelle par l'affilié d'un cercle l'autorise à fréquenter son cercle, tous les jours et à y jouer, le dimanche, comme les autres jours. Le chiffre de cette contribution pourrait se baser sur le nombre de jours de l'année. On joue souvent au golf, le dimanche, et d'après les décisions rendues par les tribunaux d'Ontario, cette pratique n'est pas illégale. L'objectif visé par le député de Wellington-nord, en présentant cet amendement est de décréter que tout membre d'un cercle versant une contribution annuelle ou périodique et qui se livre au jeu de golf ou autres jeux dans le local du club, le dimanche, est coupable d'une infraction. A mon avis, l'amendement en discussion, mis en regard de l'article 5 primitif, est parfaitement acceptable et doit être adopté.

M. SAM. HUGHES: Je remarque que l'amendement n'a trait qu'aux affiliés des cercles qui jouent le cricket ou assistent à ce jeu. Je ne m'explique pas qu'on empêche les affiliés des cercles de jouer au cricket, tandis qu'on autorise ceux qui ne sont pas affiliés d'un cercle à se livrer à ce jeu.

M. GUTHRIE: Ces derniers ne versent pas de contribution.

M. SAM. HUGHES: Ils ne versent pas de contributions pour entrer dans ce local, le dimanche. Les affiliés d'un cercle ne sont pas visés par l'article de la loi qui défend de payer un prix d'entrée pour assister à un jeu ou y prendre part. On paye une souscription, à titre d'affilié d'un cercle, et non pas pour être témoin d'un jeu. Je propose donc l'insertion des mots suivants dans l'amendement du député de Wellington-nord, après le mot "association":

Il n'est permis à aucune personne, qu'elle soit affiliée d'un cercle ou non, de jouer, etc.

M. BRISTOL: Je désire poser une question au ministre de la Justice. Voudrait-il bien dire à la Chambre quels sont, à son avis, les actes qui ont force de loi dans la province d'Ontario, relativement au repos dominical? Il importe souverainement que le public soit éclairé à cet égard, aujourd'hui. La plupart de ces infractions se rattachent à des actes commis dans certains districts où probablement le magistrat de police, depuis sa sortie de l'école, n'a jamais entendu mentionner le nom de Charles II. Le ministre de la Justice pourrait-il nous

dire, si, à son avis, l'acte de Charles II est encore en vigueur, ainsi que les lois de 1845 et de 1859 et les statuts actuels d'Ontario, dans la mesure où ils n'ont pas été déclarés inconstitutionnels ? S'il existe d'autres lois qui soient encore en vigueur dans notre province, il importerait d'en dresser la liste et de l'annexer au texte du bill en discussion, et cela afin que tous ceux qui liront ce statut puissent embrasser d'un seul coup-d'œil toute la législation d'Ontario relativement à l'observation du dimanche. Les orateurs qui se sont succédé ont péroré sur l'uniformité de la loi sur l'observance du dimanche. N'est-il pas ridicule de songer que la loi de Charles II serait en vigueur dans la province d'Ontario, mais ne s'appliquerait pas à la province de Québec ? L'acte de 1845 est encore en vigueur dans notre province, mais il n'est appliqué nulle part ailleurs. Cependant, si je ne me trompe, il existe une loi similaire au Nouveau-Brunswick. Le Parlement devrait se faire un devoir d'adopter une loi uniforme pour tout le pays. L'article 14 est ainsi conçu :

Rien en la présente loi n'est censé abroger ni atteindre d'aucune manière les dispositions d'aucune loi concernant en quoi que ce soit, l'observance du dimanche, en vigueur dans une province du Canada à la date de la présente loi.

A ma avis, advenant que les dispositions de ces lois provinciales soient incompatibles avec la loi fédérale, c'est cette dernière loi qui doit régir les provinces ; et, dans la mesure du possible, elle doit être uniforme. Le ministre de la Justice devrait nous éclairer à cet égard, au moins en ce qui concerne l'Ontario ; il devrait nous dire, quels sont, à son avis, les actes qui sont demeurés en vigueur dans la province et si la loi en discussion régira la province, dans la mesure où les lois provinciales d'Ontario sont incompatibles avec la loi fédérale.

M. PRINGLE : Avant que le ministre de la Justice réponde à cette question, je tiendrais à lui poser quelques autres questions, afin qu'il nous apporte une réponse plus complète, qui puisse être consignée au compte rendu des Débats. Depuis quelque temps, la discussion roule sur l'article relatif aux jeux ; je tiendrais à savoir si les dispositions des statuts refondus du Manitoba, 1902, chapitre 102, article 3, régiraient encore la province du Manitoba, en pareille matière. Les dispositions des statuts refondus du Haut-Canada, chapitre 104, article 3 ; celles des statuts refondus d'Ontario, 1897, chapitre 246, article 3, et la loi 62 Victoria, N.-E., chapitre 11, article 3, prohibe les jeux, même si l'entrée est gratis. L'article 14, du bill à l'étude dispose que les statuts qui prohibent les jeux dans certaines localités, lorsqu'on exige un prix d'entrée, demeurent encore en vigueur. Dans d'autres localités, les jeux sont défendus. En outre, dans les ordonnances refondues des terri-

M. BRISTOL.

toires du Nord-Ouest, chapitre 91, les courses et les jeux dans un local public, sont prohibés, même s'il n'est pas exigé de prix d'entrée. Relativement à nombre de dispositions de nature générale, comme par exemple les œuvres de nécessité et d'humanité, quels sont les actes provinciaux en vigueur aujourd'hui ? La loi 29 de Charles II est-elle en vigueur ? Les anciens statuts consolidés du Haut-Canada sont-ils encore en vigueur ? La loi 62 Victoria, N.-E., est-elle encore en vigueur ? Voici ce qui motive ma demande :

Il y a quelque temps, une affaire dans laquelle j'étais intéressé, m'a porté à faire des recherches dans quelques statuts provinciaux. Ainsi, je constate qu'un statut provincial du Nouveau-Brunswick autorise, entre autres choses, la mise en circulation des trains de marchandises, le dimanche. Cette disposition se retrouve dans les statuts de quelques autres provinces. Le ministre de la Justice a inséré dans cette loi une disposition défendant la mise en circulation des trains, le dimanche, sauf lorsqu'ils se rendent à leur destination, comme au prochain point divisionnaire, par exemple. En répondant aux questions posées par le député de Toronto (M. Bristol) le ministre voudra bien définir nettement la situation, et nous dire quels sont les statuts encore en vigueur dans les différentes provinces, et qui doivent régir ces provinces, relativement au repos dominical ?

M. AYLESWORTH : Je ne saurais, au pied levé, apporter une réponse à toutes ces questions qu'on m'a posées, ni même chercher à les étudier. En réponse au député de Toronto-centre, je dois déclarer que tout statut en vigueur dans la province d'Ontario, le 1er juillet 1867, relativement à l'observance du dimanche demeure encore en pleine vigueur dans cette province. Quant aux statuts des autres provinces, j'hésiterais beaucoup à me prononcer sur leur interprétation ou sur la question de savoir s'ils sont, oui ou non, en vigueur.

(Le sous-amendement proposé par M. Sam. Hughes est rejeté.)

(L'amendement proposé par M. T. Martin est adopté.)

Dans l'affirmative, 52 ; dans la négative, 42.

M. MONK : Le cas que je désire signaler à l'attention du sous-comité intéresse le chemin de fer de l'île et du parc de Montréal. Cette compagnie de chemin de fer a été érigée en corporation par le parlement fédéral et se trouve soumise à notre juridiction. L'article 2 de ce bill interdit l'exploitation de ce chemin de fer.

Dans le paragraphe 8 figure la dérogation que voici :

La mise en circulation par une compagnie canadienne de tramways électriques dont la ligne est interprovinciale ou internationale, des voitures de cette compagnie pour le trans-

port des voyageurs le dimanche, sur une ligne ou sur un embranchement où se fait actuellement un pareil service régulier.

D'après la teneur de cette article, la mise en circulation des chemins de fer électriques, exploitées par des compagnies érigées en corporation par le parlement fédéral, est interdite, à moins qu'il ne s'agisse de chemins de fer interprovinciaux ou internationaux. Le chemin de fer de l'île et du parc de Montréal est le seul moyen de communication entre Montréal et la banlieue et c'est aussi la seule voie à notre disposition, pour atteindre les parcs et les cimetières. La population de Montréal utilise beaucoup ce chemin de fer, le dimanche, pour se rendre aux églises ou aux nombreuses maisons d'éducation établies dans la banlieue de Montréal. L'interruption de la circulation sur cette ligne de banlieue porterait une grave atteinte à la situation sociale de Montréal. J'ai donc l'honneur de proposer :

L'insertion dans la deuxième ligne du paragraphe (s) de l'article 3, après le mot "interprovincial", du mot "suburbain".

M. AYLESWORTH : Je ne sais si le député de Jacques-Cartier (M. Monk) a étudié les dispositions du paragraphe 2 de l'article 13 de ce bill dans son application à la compagnie qu'il vient de mentionner. Si je sais bien la situation de la compagnie en question, il me semble qu'elle rentre parfaitement dans la catégorie des compagnies figurant dans le paragraphe 2 de l'article 13.

Tout chemin de fer d'une compagnie de chemins de fer constituée par l'autorité législative du parlement du Canada.

Quant à ces compagnies, le paragraphe 2 de l'article 13 statue que nulle disposition de la présente loi n'empêche le service du transport des voyageurs, le dimanche, sur ces chemins de fer lorsque ce service n'est pas autrement interdit.

M. STOCKTON : A mon avis, cette disposition s'applique parfaitement au cas signalé.

M. BERGERON : Pourquoi ne pas adopter la modification proposée ?

M. AYLESWORTH : Pour mon propre compte, la chose me serait assez indifférente, mais je tiens à faire ici une observation. Comme la Chambre le sait, sans doute, j'ai été complètement étranger à la rédaction primitive de ce bill et je n'en n'accepte nullement la responsabilité, sauf dans la mesure où je me suis intéressé aux amendements apportés, de temps à autre, à cette mesure aux différentes phases de sa délibération dans cette Chambre. Dans ce bill que nous a transmis le comité chargé de l'étudier et qui l'a, sans doute, rédigé dans une large mesure, les chemins de fer urbains sont envisagés à un double point de vue : il est établi une dérogation à l'égard de certains chemins de fer désignés dans le paragraphe (f) du texte primitif, paragraphe,

maintenant connu comme paragraphe (s) de l'article 3, sous la rubrique de "travaux de nécessité". J'appelle l'attention du comité sur la rédaction de l'article 3. L'article 2 défend certaines transactions commerciales, le dimanche. L'article 3 statue sur les dérogations à cette disposition et après avoir établi une dérogation en faveur des œuvres de nécessité ou d'humanité, désigne un certain nombre d'objets rentrant sous cette rubrique. Parmi ces œuvres figurent la mise en circulation, le dimanche, de tout chemin de fer urbain électrique au Canada, appartenant à une ligne interprovinciale ou internationale. Je ne saurais affirmer qu'il soit logique de faire figurer cette dérogation sous la rubrique de travaux de nécessité, pendant que dans un article subséquent du bill il est une disposition se rattachant aux catégories générales de chemins de fer urbains dans toute l'étendue du pays. Quoi qu'il en soit, c'est là le texte même que nous a transmis le comité spécial, chargé d'élaborer cette mesure, et c'est la teneur et la rédaction approuvées par le comité général de la Chambre. En pareilles circonstances, je le demande aux honorables députés qui s'intéressent au cas que vient de nous signaler le député de Jacques-Cartier : est-il besoin d'apporter à la loi de nouvelles modifications et de créer encore plus de confusion dans le fonctionnement de ce statut ? A tout événement, le paragraphe (s) statue sur la situation d'une compagnie dont la ligne est soit interprovinciale, soit internationale. Quant aux autres lignes, qui ne dépassent pas les limites du territoire d'une province, les deux paragraphes de l'article 13 s'y appliquent. Le premier paragraphe statue sur les lignes situées entièrement dans les limites du territoire d'une province, lorsque la compagnie est soumise à la juridiction provinciale. Le deuxième paragraphe statue sur la situation d'une ligne dont le parcours ne dépasse pas les limites de la province, lorsque cette compagnie est autorisée par le gouvernement fédéral ; et quant à la compagnie de chemins de fer de Montréal mentionnée par l'honorable député, elle est régie par le paragraphe 2 qui lui assure pleine et entière protection.

M. MONK : L'interprétation que vient de nous donner le ministre de la Justice élucide l'affaire que je viens de signaler au comité. Il y a contradiction entre le paragraphe de l'article 13 et la disposition contenue dans le paragraphe (s) de l'article 3. Si le comité est convaincu que l'exploitation de ce chemin de fer suburbain se trouve suffisamment protégée par le paragraphe 2 de l'article 13 que le ministre de la Justice vient de nous rappeler, je n'insiste pas sur l'adoption de mon amendement.

M. AYLESWORTH : Je tiens, je ne saurais dire de quelle source, mais c'est sans doute d'un député présent aux séances du comité spécial que, dans la pensée du co-

mité, la rédaction donnée au paragraphe (s) de l'article 3 tend à répondre aux besoins d'un chemin de fer de Saint-Jean, et d'un autre chemin de fer, vis-à-vis de Buffalo; dans le comté de Welland.

M. BERGERON : Et d'un chemin de fer d'Ottawa.

M. AYLESWORTH : Effectivement.

M. BERGERON : Alors, rien ne s'oppose ni à l'adoption de l'amendement proposé par mon honorable collègue, ni à la radiation du paragraphe (s).

M. GUTHRIE : Cet article, tel qu'il figurait dans le texte primitif du bill soumis à la Chambre avant que le député d'Essex-sud (M. Clarke) eût proposé son amendement, était parfaitement rédigé, concordant parfaitement avec une loi votée par le Parlement en 1904.

M. R. L. BORDEN : De quel article s'agit-il ?

M. GUTHRIE : Il s'agit de l'article 13, paragraphe 2. Lorsque le comité judiciaire du conseil privé eut rendu sa décision, ce Parlement, adopta une loi, le chapitre 32, 4 Edouard VII, à titre d'amendement à la loi des chemins de fer et qui dispose que :

Nonobstant les dispositions du présent acte ou de tout autre acte, les chemins de fer, chemins de fer urbains ou tramways à vapeur ou à traction électrique, qui sont situés en entier dans une même province du Canada, mais déclarés en tout ou en partie par le Parlement du Canada être entrepris à l'avantage général du Canada, et toute personne y employée, pour ce qui est de son emploi, et toute personne, compagnie, corporation ou municipalité qui, totalement ou partiellement, en a la possession ou le contrôle ou en fait l'exploitation, pour ce qui est de cette expression, de ce contrôle ou de cette exploitation, sont, nonobstant cette déclaration du Parlement, subordonnés à tout acte de la législature de la province dans laquelle est situé l'ouvrage, ayant pour objet de prohiber ou de régler le travail ou les exploitations le premier jour de la semaine communément appelé le dimanche, et ayant force de loi à la date du présent acte ; et tout tel acte, en tant que sous les autres rapports il est dans les attributions des autres législatures, est confirmé et ratifié, et rendu pour les fins du présent article aussi valide et effectif que s'il eût été dûment édicté par le Parlement du Canada.

Puis le paragraphe 2 :—

Le Gouverneur en conseil peut à toute époque confirmer par la proclamation, pour les fins du présent article, toute loi d'une législature provinciale rendue après la date du présent acte, à l'effet de prohiber ou régler le travail ou les exploitations le premier jour de la semaine communément appelé le dimanche.

Telle était l'intention de la Chambre sur cette question en 1904, lors de l'adoption de cette loi, et le projet de loi actuel tel que rédigé en premier lieu était conforme aux

M. AYLESWORTH.

dispositions de la loi des chemins de fer de 1904. Vers minuit le 27 juin, l'honorable député d'Essex-sud (M. Clark) soumit, alors que beaucoup de députés étaient partis ou que ceux qui étaient présents n'y portaient pas beaucoup attention, l'amendement que nous trouvons dans le projet de loi à l'étude sous le titre du paragraphe 2 de l'article 13. Je soutiens que l'effet de cet amendement sera—

M. CONMEE : L'amendement n'a pas été soumis à la dérobée ; il a été discuté ouvertement.

M. GUTHRIE : Je sais qu'il a été discuté, mais il n'a pas été discuté librement, à en juger par le Hansard. L'effet de cet amendement est que là où il y a un chemin de fer à vapeur ou électrique situé en entier dans une même province, ce chemin de fer n'est pas soumis à l'application des lois provinciales mais des lois fédérales. Je donne pour exemple le chemin de fer de la Grande Vallée, qui traverse Paris, Brantford et Galt. Ce chemin de fer fonctionne le dimanche, quoiqu'il n'en ait pas le droit, en s'en tenant à l'interprétation stricte de la loi provinciale ou fédérale. Mais si nous adoptons cet amendement, la ligne, qui est entièrement située sur le domaine provincial, sera soustraite à l'application de la loi des chemins de fer adoptée l'année dernière par la législature d'Ontario et qui défend à ces chemins de fer de fonctionner le dimanche. Je crois qu'une loi semblable a été adoptée, à la dernière session, par la législature du Manitoba, loi qui affecte une couple de lignes. Si nous adoptons l'amendement, ces chemins de fer auront le droit de fonctionner le dimanche malgré la défense du Gouvernement provincial.

Je propose donc de remettre en vigueur la disposition originale qui se lit à peu près ainsi :

Nonobstant tout ce qui est contenu dans cette loi ou dans toute autre loi, tout chemin de fer érigé en corporation par ou en vertu de la juridiction du Parlement du Canada, et étant situé en entier dans les limites d'une province, sera soumis aux lois de ladite province pour ce qui concerne tel fonctionnement le dimanche.

M. AYLESWORTH : L'honorable député de Jacques-Cartier a-t-il une proposition d'amendement devant la Chambre ?

M. L'ORATEUR-SUPPLÉANT : Oui.

M. AYLESWORTH : Alors, sa proposition est un amendement à l'amendement. Nous ferions mieux de ne considérer qu'une à la fois.

M. L'ORATEUR-SUPPLÉANT : Disposons d'abord de la motion de l'honorable député de Jacques-Cartier.

M. MONK : J'ai pesé la recommandation de l'honorable ministre de la Justice. Il me semble que l'article en question s'applique-

ra au chemin de fer du parc et de l'île de Montréal. Je suis sûr qu'il s'appliquera et que le paragraphe (s) doit se rapporter à quelque cas spécial, comme le dit le ministre de la Justice. Pour faire disparaître tout doute, il vaudrait mieux insérer le mot "suburbain."

M. BERGERON : Quelle objection peut-il y avoir à insérer ce mot ? Il aurait pour effet de prévenir des difficultés en justice.

(M. Monk retire son amendement.)

M. GUTHRIE : J'ai l'honneur de proposer que :

Nonobstant tout ce qui est contenu dans cette loi ou dans toute autre loi, tout chemin de fer autorisé par ou en vertu de la juridiction du parlement fédéral du Canada, mais situé entièrement dans les limites d'une province, sera soumis aux lois de ladite province pour ce qui concerne telle circulation le dimanche.

M. CONMEE : L'honorable député (M. Guthrie) est dans l'erreur quant à l'esprit du paragraphe 2 qui est ainsi conçu :

Rien dans le présent acte n'empêchera une corporation autorisée par ou sujette à l'autorité législative du Parlement du Canada de faire circuler ses convois le dimanche pour le bénéfice des voyageurs, là où la loi ne défend pas autrement la circulation des convois le dimanche.

L'honorable député n'a pas lu le dernier paragraphe. Si la circulation du dimanche est défendue par la législature, alors les lois fédérales n'ont aucune application. La disposition, telle qu'elle est, répond aux objections de l'honorable député.

M. GUTHRIE : Non pas.

M. CONMEE : Eh bien, alors je ne comprends pas l'anglais. Certains chemins de fer ont actuellement le droit de circulation le dimanche, des règlements municipaux ayant été adoptés à leur sujet. L'un d'eux se trouve dans la ville que j'habite. Ses voitures sont prêtes et il lui tarde de commencer ses opérations ; nous ne devrions pas l'en empêcher par cette disposition. Il y a de nombreux cas semblables où le chemin de fer a le droit de circulation le dimanche en vertu de son acte spécial ou sa charte et dont la circulation du dimanche a été sanctionnée par règlement municipal.

Un DEPUTE : La ville de Toronto a une loi spéciale.

M. CONMEE : La loi provinciale dit que le chemin de fer fonctionnera six jours, mais elle ne déclare pas qu'il ne fonctionnera pas sept jours par semaine. Le public a prié plusieurs fois la législature de prohiber la circulation le septième jour, mais la législature, dans sa sagesse, n'a pas voulu intervenir dans le contrat signé entre la compagnie et la ville de Toronto, et la population a sanctionné un règlement autorisant la circulation du dimanche. La compagnie des

tramways de Toronto fait circuler ses voitures le dimanche en vertu d'un ingement rendu en faveur du chemin des chutes Niagara. Je ne sais pas si elle a obtenu depuis une autorisation spéciale, mais elle n'en avait pas lorsqu'elle commença à fonctionner le dimanche. Plusieurs chemins de fer d'Ontario se trouvent dans le même cas. Cette disposition donne toute la mesure de protection voulue aux droits provinciaux.

M. CLARKE : Je ne crois pas que l'honorable député de Wellington (M. Guthrie) comprenne exactement la portée de l'amendement que j'ai proposé lorsque cette question a été discutée l'autre jour. Je n'avais pas l'intention d'accorder autorisation de circulation le dimanche à un chemin de fer qui n'a pas déjà cette autorisation. L'amendement qui a été adopté—et adopté du plein consentement de la Chambre—n'accorde pas ce pouvoir.

Je voulais tout simplement que nous nous montrions logiques en prohibant la circulation du dimanche sur tous les chemins de fer situés en entier dans une même province ou en maintenant les droits de tous les chemins de fer qui jouissent déjà du privilège de la circulation du dimanche. La loi des chemins de fer d'Ontario fait exception pour les chemins de fer qui, à l'époque où elle fut promulguée, avaient le pouvoir de fonctionner le dimanche. Une exception spéciale fut faite pour le chemin de fer de Toronto, concordant avec celle accordée au chemin de fer de la Grande-Vallée. L'honorable député (M. Guthrie) dit qu'il fut érigé en corporation en 1899, par cette Chambre. S'il en est ainsi, il a parfaitement le droit de fonctionner le dimanche puisque les chemins de fer autorisés par le Parlement ne tombent pas sous l'empire des lois provinciales.

Cette loi fédérale n'a été adoptée qu'en 1904. Toute ligne autorisée antérieurement à cette date avait, selon les autorités, le droit de circulation le dimanche. Toute ligne autorisée par le Parlement après cette date n'a pas le droit de circulation, le dimanche, à moins qu'il y soit prévu spécialement. Ainsi, l'esprit de cet amendement est que les compagnies autorisées par le Parlement et qui ont le droit de circulation le dimanche, en vertu de la loi, doivent conserver ce privilège à l'égal des compagnies autorisées par les législatures. Je suis prêt à appuyer toute proposition qui fera cesser la circulation du dimanche, dans Ontario, afin de pouvoir atteindre plus sûrement la compagnie de tramways de Toronto, mais j'ai cru que pour être justes, si nous maintenons les droits qu'elle a acquis de la législature, nous devons également, pour rester conformes et logiques, maintenir les droits des compagnies autorisées par le Parlement.

M. AYLESWORTH : Bien que je n'aie pas encore eu le loisir d'étudier sérieusement la proposition de l'honorable député de Wellington (M. Guthrie)...

M. R. L. BORDEN : L'honorable député voudrait-il lire cet amendement ; je ne l'ai pas encore entendu.

M. AYLESWORTH lit :

Nonobstant tout ce qui est contenu dans cette loi ou dans toute autre loi, tout chemin de fer autorisé par ou en vertu de la juridiction du parlement fédéral du Canada, mais situé entièrement dans les limites d'une province, sera soumis aux lois de ladite province pour ce qui concerne telle circulation le dimanche.

Il est statué que tout chemin de fer soumis à l'autorité législative du Parlement, pour ce qui regarde le droit de circulation le dimanche, doit être soumis également à l'autorité législative d'une législature. Cette disposition ne me paraît pas logique, et j'en suis suspecte fort la constitutionnalité.

(L'amendement de M. Guthrie est rejeté.)

M. GALLIHER : Je propose, appuyé par M. Zimmerman, que le paragraphe "b" de l'article 3 soit remis en discussion et modifié, en y ajoutant les mots :

Ou, si en ne faisant pas tel ouvrage le dimanche, ledit procédé ne peut pas être continué sans interruption et avec succès pendant les six autres jours de la semaine.

En d'autres termes, je propose de rétablir les trois lignes que le sous-comité a approuvées et qui se trouvaient dans la copie réimprimée du projet de loi tel qu'adopté par ce comité. Je ne veux pas répéter tout ce que j'ai dit dans une autre occasion à la Chambre. Pour un grand nombre de députés, s'ils comprenaient dans quelles circonstances s'opère l'industrie des mines dans la Colombie-Anglaise, ils adopteraient une manière de voir autre que celle qu'ils avaient lorsque cette question a été soumise à la discussion de la Chambre. Je voudrais que les hauts-fournaux de la Colombie-Anglaise puissent réduire le minerai à rendement inférieur dans les conditions économiques les plus avantageuses possibles. La raison est que non seulement les métallurgistes et les ouvriers de haut-fournaux s'en ressentiraient, mais aussi les propriétaires des mines qui alimentent ces haut-fournaux et qui emploient des ouvriers dans ces mines de production inférieure.

M. FOSTER : Qui emploient le plus d'ouvriers.

M. GUTHRIE : Oui, qui emploient le plus d'ouvriers. Toute imposition nouvelle sur le rendement du minerai, je veux dire le minerai à rendement inférieur, qui doit de nécessité être fondu au plus bas prix possible afin de permettre aux propriétaires de réaliser un profit et d'exploiter ces mines, toute imposition nouvelle, dis-je, amène la fermeture de quelques-unes de ces mines, diminue la production nationale et prive un grand nombre de mineurs de travail.

M. STOCKTON : Est-ce que cette disposition ne prévoit pas ce cas ?

M. AYLESWORTH.

M. GALLIHER : Non, je ne le crois pas. Si je le croyais, je n'argumenterais pas ainsi. Cette disposition statue seulement que si l'arrêt du travail dominical doit causer un préjudice à la qualité, non pas à la quantité du produit fabriqué, et à l'outillage, alors la cessation du travail le dimanche ne doit pas avoir lieu. C'est ce que je veux garantir en ajoutant ces trois lignes, et non seulement cela, mais je veux garantir qu'un procédé de fabrication qui, pour être rémunérateur, nécessite la continuité du travail, peut être pratiqué le dimanche comme les six autres jours de la semaine. Avant que ce projet de loi modifié fut soumis à la Chambre tel que le comité l'avait recommandé, les membres de ce comité qui s'intéressaient à la métallurgie et ceux qui s'intéressaient au "Sunday Alliance" avaient étudié la question à fond ; ils avaient entendu le pour et le contre et savaient ce qui était juste et raisonnable. Ils rédigèrent cette disposition, qui fut adoptée et soumise à la Chambre. Elle était agréable à l'ex-ministre de la Justice, aux représentants des métallurgistes et de l'Alliance dominicale. Mais, pour quelque raison que je ne connais pas au juste, le ministre actuel de la Justice supprima ces trois lignes. Je ne saurais dire pourquoi, vu que le ministre de la Justice qui l'a précédé et tous ceux qui sont concernés dans la stricte observance du dimanche et dans l'exploitation minière étaient consentants à accepter la proposition telle qu'elle avait été adoptée par le comité. Je veux insister surtout sur la nécessité de ne pas nuire en aucune façon à cette grande industrie, qui est incontestablement la première dans la Colombie-Anglaise. Je veux convaincre le comité qu'il ne faut rien faire pour empêcher l'exploitation au plus bas prix possible du minerai de qualité inférieure ; mais en adoptant ce paragraphe tel quel, nous empêchons le travail dominical qui cause un grand préjudice à cette industrie.

M. FOSTER : J'ai exprimé toute mon opinion lors de la première discussion de ce sujet devant la Chambre et j'appuie avec toute la vigueur dont je suis capable l'insertion de ces trois lignes à la fin du paragraphe. Elles ne nuisent en rien et nous pourrions en ne les ajoutant pas causer des torts considérables.

M. AYLESWORTH : Ce paragraphe a déjà été discuté. C'est la disposition entre toutes qui a été le plus longuement débattue et le comité l'a adoptée à une forte majorité.

M. GALLIHER : Oui, une majorité de dix voix.

M. AYLESWORTH : Je ne me rappelle pas le nombre, mais je sais que c'est une bonne majorité ; je croyais que c'était plus que cela. Je voudrais savoir maintenant si, après ce résultat, nous devons recommencer la discussion ?

M. ZIMMERMAN : L'amendement proposé rétablira le paragraphe (d) tel que le comité spécial l'a adopté. La première partie du paragraphe s'applique exclusivement aux hauts-fourneaux à feu continu, et les trois dernières lignes qui ont été supprimées, s'appliquent aux fours en acier à foyer ouvert. Ceux-ci ne peuvent pas fonctionner tout le temps, à cause de la chaleur excessive qui est nécessaire ; on laisse éteindre les feux le samedi soir à cinq heures pour refroidir ; puis on les remet en état le dimanche matin et on les rallume le dimanche soir pour recommencer le procédé le lundi matin. La compagnie de fer et d'acier d'Hamilton est fortement intéressée à cette disposition. Elle prétend que rien dans ce projet de loi ne l'autorise à fonctionner plus que cinq jours par semaine. Elle en souffrira de grands dommages, de même que ceux qui travaillent aux fourneaux.

M. CONMEE : Les lignes que le député de la Colombie-Anglaise (M. Galliher) propose d'ajouter au paragraphe étaient contenues dans le paragraphe qui a été adopté non seulement par le comité spécial mais par le comité de la Chambre. Ce n'est qu'après un deuxième examen que ces mots furent supprimés. Nous ne sommes pas exigeants en demandant de les rétablir dans le paragraphe. Tous les députés dont la circonscription est intéressée à cette industrie, la plus importante de toutes nos industries, demandent le rétablissement de ces trois lignes. L'intention n'est pas d'augmenter la somme de travail le dimanche mais de faciliter la pratique du procédé au lieu d'y apporter des obstacles qui entraveront, s'ils ne l'arrêtent complètement, le travail des six autres jours.

M. THOMAS MARTIN : La première partie de cette disposition prévoit le cas des industries qui ne peuvent être exploitées que tous les jours de la semaine. Nous avons discuté bien attentivement cette question avant-hier et le comité a décidé, à une forte majorité, de supprimer ces lignes. Elles sont, en somme, toutes à l'avantage de ces industriels qui font réparer l'outillage le dimanche, non parce que ces réparations sont d'urgence, mais parce qu'ils peuvent ainsi prendre les devants sur leurs confrères moins ambitieux mais plus respectueux des prescriptions évangéliques. Ces trois lignes ne contiennent rien d'essentiel à l'objet que cherchent à atteindre l'honorable député de Nelson (M. Galliher) et l'honorable député d'Hamilton (M. Zimmerman), de sorte qu'elles ne doivent pas nous faire changer d'opinion.

M. BARKER : Je suis sûr que l'honorable ministre de la Justice n'aurait pas supprimé ces trois lignes s'il n'avait pas cru pouvoir atteindre sans elles l'objet de cette disposition. C'est ce qu'il a dit dans le temps et j'étais tout disposé à partager son

opinion. Néanmoins je lui ai dit à ce moment que des personnes intéressées dans la métallurgie avaient étudié soigneusement cette disposition en compagnie des membres du comité et des représentants de la "Sunday Alliance", et que tous avaient adopté l'article tel que le comité spécial l'a soumis à la Chambre. Le seul argument du ministre fut que ces lignes étaient inutiles aux fins que nous poursuivions.

J'ai pris en effet la peine d'étudier quelle est la nécessité de ces trois lignes. En voici la raison. Il est suffisamment prévu, par ce paragraphe, aux industries dont le travail du dimanche est nécessaire au procédé de fabrication, mais il peut se présenter cette objection. Le procédé de réduction du minerai peut se terminer le samedi matin. Il est impossible de faire les réparations aux fourneaux, aux fournaies ou à quelque partie de l'outillage avant qu'il se soit écoulé un certain nombre d'heures pour le refroidissement. Il se peut que toute l'industrie soit obligée de chômer le samedi pour donner le temps voulu au refroidissement des feux. Si ces réparations ne peuvent être faites le samedi, il faut les faire le dimanche ou bien attendre au lundi, de sorte que les métallurgistes n'auront pas les six jours ordinaires pour pratiquer la fonte du minerai. J'espère donc, pour cette considération, que le ministre permettra l'insertion de ces trois lignes. D'ailleurs il les a supprimées pour la seule raison qu'il les croyait inutiles.

M. AYLESWORTH : J'ai dit, l'autre jour, aussi clairement que possible, en proposant au comité de faire rapport de l'état de la discussion, ce que je pensais de cette mesure. Voici une disposition qui a été discutée à fond. L'industrie particulière qui est visée dans cette disposition et dans l'intérêt de laquelle on nous demande de rétablir l'ancien contexte est une industrie qui, si je comprends bien, suspend toutes opérations un jour par semaine. Il s'agit donc tout simplement de décider quel jour aura lieu cette cessation du travail. Sera-ce le dimanche ou un autre jour ? Cette industrie n'entre pas dans la catégorie de celles qui de nécessité doivent tenir leurs feux allumés sans interruption durant plus de sept jours à la fois.

M. BARKER : Le ministre me permettra-t-il d'ajouter un mot ? J'attirerai son attention sur un point. Il suppose que le procédé de la fonte du minerai peut se conduire de façon à amener la cessation du travail à temps fixe, pourvu que les réparations ne se fassent pas le dimanche. Mais tel n'est pas le cas. Quand le travail est en marche, on ne sait pas quand il s'arrêtera.

M. AYLESWORTH : Si le travail n'est pas complété à minuit le samedi soir, c'est la première partie du paragraphe qui s'applique et le travail peut continuer le dimanche.

M. BARKER : Je crains que l'honorable ministre ne m'ait pas fait l'honneur d'écouter ce que je viens de dire.

Quelques DEPUTES : Aux voix ! aux voix !

M. BARKER : Si les honorables députés qui interrompent ainsi connaissent la gravité de la question, ils seraient moins impatients. Le travail de réduction peut arrêter le samedi aussi bien que le vendredi. Les ouvriers doivent laisser refroidir l'outillage avant d'entreprendre les réparations, ce qui peut les porter au dimanche. Si la loi les empêche de faire ces réparations le dimanche, il faudra nécessairement attendre au lundi.

M. AYLESWORTH : Il n'y a par conséquent qu'une perte de quelques heures dans le procédé de la fonte.

M. BARKER : Une perte qui ne dépend pas des industriels.

M. GALLIHER : Et qui prive les ouvriers d'autant de travail. J'ose dire que l'honorable ministre de la Justice se trompe lorsqu'il prétend que la première partie du paragraphe prévoit à cela. La première partie de ce paragraphe ne va pas sans la deuxième ; l'une complète l'autre et elle déclare que le travail peut continuer si la cessation est de nature à causer un préjudice. . .

M. AYLESWORTH : Est-ce que la cessation du travail ne causerait pas à cette industrie un préjudice grave ?

M. GALLIHER : Le paragraphe stipule un préjudice grave à la production ou à l'outillage.

M. AYLESWORTH : Le mot "industrie" a été inséré expressément pour parer à cette éventualité même.

(L'amendement est repoussé par 66 voix contre 24.)

M. AYLESWORTH propose qu'il soit fait rapport du projet de loi tel que modifié.

M. BOURASSA : C'est la quatrième fois que je me lève pour proposer un amendement que je demande maintenant à soumettre. Je ne puis dire que j'en ai donné avis, mais j'y ai fait allusion lors de la première discussion sur la mesure. J'ai déjà dit que le grand mal aux abords des villes ne réside pas tant dans les voyages de plaisance eux-mêmes que dans l'usage des spiritueux le dimanche sur les convois, les bateaux ou dans les parcs publics. On me dira que c'est affaire aux provinces. Pas du tout. Les législatures peuvent prohiber la vente des spiritueux, mais elles ne peuvent empêcher d'aller en chemin de fer ou en bateau et d'emporter ses propres boissons alcooliques pour les consommer au cours de la promenade. Naturellement si les buveurs deviennent turbulents, ils peu-

vent être arrêtés, mais les employés des trains éprouvent parfois beaucoup de difficultés à maîtriser les gens ivres.

Je propose d'ajouter le paragraphe suivant à l'article 9:—

Toute personne qui, le dimanche fait usage, comme boisson, d'une liqueur alcoolique quelconque sur les convois de chemins de fer, les tramways, les bateaux, dans les gares, les rues et autres lieux publics est coupable d'une infraction à la loi.

M. AYLESWORTH : Il y a autant lieu de défendre cet abus les autres jours que le dimanche.

M. BOURASSA : Pas du tout. Le mal est bien plus grand le dimanche. Je ne vois pas la nécessité d'empêcher les gens de se livrer le dimanche à certains amusements innocents ou d'acheter des oranges pour les enfants. Le danger contre la sûreté et la moralité publique est bien plus à craindre lorsqu'un individu a la liberté de monter en tramway armé d'une couple de bouteilles de whiskey qu'il consomme pendant le trajet. Dans la pratique, ces délinquants ne peuvent être arrêtés, de sorte qu'il y a réel danger pour la sécurité des promeneurs. Sans compter que le scandale est grand et c'est le scandale que je veux prévenir. Je veux voir aussi si cette loi est réellement basée sur des principes chrétiens.

M. W. F. MACLEAN : L'auteur de cet amendement voudrait-il me dire si cette disposition s'applique aux wagons-réfectoires du transcontinental ?

M. BOURASSA : Certainement.

(L'amendement est repoussé par 64 voix contre 42.)

M. PRINGLE : Avant d'adopter la motion . . .

Des DEPUTES : Adopté ! Aux voix !

M. PRINGLE : Il était parfaitement entendu que la discussion de toute la question était libre. J'ai essayé plusieurs fois de soumettre une proposition au Gouvernement, mais chaque fois j'ai dû m'effacer devant quelque autre député. Je n'ai pas beaucoup fait perdre de temps à la Chambre au cours de cette discussion. J'ai demandé, il y a quelque temps, l'opinion du ministre de la Justice sur le paragraphe (h) de l'article 3 :

L'acheminement, vers leur destination, des trains et des bâtiments en marche lorsque commence le dimanche.

Le ministre de la Justice a admis franchement que l'expression "acheminement" peut vouloir dire le point divisionnaire suivant, c'est-à-dire que les convois devront arrêter au point suivant de division.

M. AYLESWORTH : Si c'est leur destination.

M. PRINGLE : Puis il a répondu à une de mes questions :

Le comité a maintenu que c'est le lieu de destination du train non pas de la marchandise, et je ne puis que me conformer aux termes du rapport.

Mais la disposition était ainsi conçue dans le premier projet de loi :

Le transport au point divisionnaire suivant du chemin de fer ou le prochain port d'escale régulier du navire ou toute marchandise en marche sur tout tel chemin de fer ou navire lorsque commence le dimanche.

On a fait voir devant le comité que cette disposition était absolument impraticable, que l'arrêt des convois au point divisionnaire suivant causerait une accumulation à cet endroit et mettrait en danger non seulement le trafic mais la vie des employés. Pour parer à cet inconvénient, l'Alliance dominicale a proposé ce qui suit :

1. Permettant à tous les trains et à tous les navires en marche lorsque commence le jour du Seigneur, de poursuivre leur marche vers leur destination. Cela permettrait :

(a) L'acheminement non seulement du bétail sur pied, des produits de nature périssable et du grain, mais de toutes autres sortes de marchandises.

Lorsque cette proposition fut soumise au comité, j'ai dit qu'à mon sens il n'est pas trop certain que la destination du convoi n'est pas en même temps la destination de la marchandise, et certains députés ont répondu : " Oh, c'est bien clair, il s'agit ici évidemment de la marchandise," et la disposition fut adoptée telle quelle.

Soyons au moins sérieux au sujet d'une question de cette importance. Il faut chercher l'interprétation de l'expression " lieu de destination." On dit que c'est le lieu où l'on va, où l'on envoie. Mais quelle est la définition du mot " convoi " ? C'est une suite de wagons reliés les uns aux autres et trainés ensemble par une locomotive.

Voici maintenant la difficulté. Nul doute que la Chambre désire adopter exactement ce que l'Alliance dominicale avait en vue lorsqu'elle a proposé que les marchandises chargées sur les wagons en marche, pas les marchandises qui se trouvent sur des wagons stationnaires le dimanche matin, mais les marchandises qui se trouvent sur des wagons en marche le dimanche matin, aient le droit de circulation jusqu'à destination. Maintenant le ministre de la Justice a émis l'opinion que l'expression " la destination d'un convoi " peut vouloir dire que ce convoi ne devra pas aller plus loin que le prochain point divisionnaire. Voyons comment les autorités en chemins de fer interprètent cette expression. M. McNichol a dit en parlant sur ce sujet :

Quand est-ce qu'un convoi de marchandise arrive à sa destination ? Littéralement, cela veut dire les trains qui vont directement d'une division à l'autre sans changement. Il y a bien peu de trains dans ce cas. Un convoi

laisse ou prend des wagons aux lieux d'arrêt. Il peut se produire une douzaine de renouvellements du convoi dans une course entre deux divisions. Au terme de chaque division, l'équipe du train cesse de travailler. La locomotive est dételée du convoi, envoyée à la rotonde et remplacée par une autre. Les wagons sont assortis et attelés dans un autre ordre. Si ce train continue son trajet, est-ce la continuation vers sa destination d'un train en marche ? S'il ne l'est pas, alors, dans la grande majorité des cas, la circulation des convois de marchandise cessera au premier point divisionnaire.

Le ministre de la Justice dit que la difficulté suivante peut aussi surgir : un convoi peut être forcé de discontinuer sa marche à son point de destination si c'est un point divisionnaire. Il y a encore des lois en vigueur dans les provinces. Le chapitre 11 des lois du Nouveau-Brunswick, 1862, permet la circulation des convois de marchandises le dimanche ; dans Ontario, c'est défendu ; c'est aussi défendu dans d'autres provinces, à moins que cette loi le permette. Je demande simplement qu'il soit statué clairement que les marchandises sur les wagons en marche le dimanche puissent atteindre leur destination. Prenons pour exemple un convoi de lait, sur le Pacifique-Canadien. Ces convois subissent la concurrence des convois des grands réseaux des Etats-Unis.

(A six heures, M. l'Orateur suspend la séance.)

Reprise de la Séance.

La Chambre reprend ses travaux à huit heures.

REJET DU BILL RELATIF A LA GRAND RIVER AND WESTERN POWER COMPANY.

La Chambre passe à la discussion du projet de loi (n° 216) tendant à autoriser la compagnie des forces motrices de l'Ouest et de la Grande rivière.

M. GUTHRIE : Monsieur l'Orateur, ce projet de loi a été discuté pendant toute une heure mardi soir, jusqu'à l'expiration du temps alloué à la discussion des mesures d'intérêt privé. Le préambule n'est pas encore voté. Après étude du sujet, et voyant l'attitude de l'honorable ministre des Chemins de fer (M. Emmerson) et le ministre des Travaux publics (M. Aylesworth), je crois que nous devrions adopter le bill tel que l'a amendé le comité des bills d'intérêt privé.

C'est tout ce que nous voulons, et de cette façon le Gouvernement sera l'autorité suprême en la matière car la compagnie ne pourra rien faire sans avoir obtenu au préalable l'autorisation conjointe du Gouverneur général en conseil et du lieutenant-gouverneur d'Ontario en conseil. Je crois que ma demande est raisonnable. Je sais que la mesure renferme certaines objections;

par exemple le ministre des Chemins de fer et des Canaux prétend que la construction de ce canal nuira à la navigation dans le canal Welland. Cette objection peut être fondée, mais je ne le crois pas. Le ministre des Travaux Publics objecte à son tour qu'il existe une entente à ce sujet établie par la convention des eaux limitrophes. Cette objection peut également avoir sa valeur, mais on ne devrait pas les faire valoir ni l'une ni l'autre, car si nous adoptons le projet de loi tel qu'il est, le Gouvernement a le pouvoir ici et dans la province d'Ontario, d'empêcher au besoin la compagnie de faire ses travaux. Je demande donc que la mesure soit adoptée.

M. HYMAN : Le compromis,—car c'en est un, je suppose—que l'honorable député (M. Guthrie) veut nous proposer, me paraît être une espèce d'arrangement léonin. Il propose que nous adoptions la mesure telle qu'elle est. Je ne vois pas où est le compromis. Je suis prêt à admettre que, dans des conditions ordinaires, la disposition qui confère au Gouvernement le pouvoir par décret d'empêcher la compagnie ou de l'autoriser à entreprendre ses travaux serait acceptable. Au cours de la discussion, l'autre soir, l'honorable chef de l'opposition m'a demandé de déposer copie du décret. Ce décret, promulgué le 29 novembre est ainsi conçu :—

Sur un rapport daté du 17 novembre 1905, du ministre des Travaux publics, disant que la commission internationale des eaux limitrophes en session à Buffalo, dans l'Etat de New-York, le 28 octobre 1905, a adopté les deux résolutions suivantes qui se rapportent à l'emploi pour des fins industrielles des eaux de la rivière Sainte-Marie et de la rivière Niagara :

Résolu : la commission recommande aux gouvernements des Etats-Unis et du Canada de prendre les moyens qu'ils jugeront nécessaires pour empêcher le gouvernement fédéral, le gouvernement d'une province ou le gouvernement des Etats quelconques des Etats-Unis d'octroyer ou de renouveler des concessions ou des privilèges pour l'emploi des eaux de la rivière Niagara à des fins industrielles ou autres, tant que la commission n'aura pas recueilli les renseignements voulus pour lui permettre de faire un rapport complet sur l'état ou se trouvent ces eaux et de quel usage elles sont aux gouvernements respectifs des Etats-Unis et du Canada.

(Signé) J. P. MABEE,
Président de la section canadienne.
(Signé) O. H. ERNEST,
Président de la section des Etats-Unis.

Résolu : la commission est d'avis que ni le gouvernement des Etats-Unis ni le gouvernement du Canada ne doivent plus accorder ou conférer des droits ou des privilèges concernant l'emploi ou le détournement des eaux qui déversent du lac Supérieur, jusqu'à ce que la commission ait recueilli assez de renseignements pour lui permettre de proposer les moyens de réglementer la consommation de ce surplus d'eau, ou s'ils accordent ces privilèges, qu'ils soient soumis aux règlements

M. GUTHRIE.

qui pourront être prescrits par les deux gouvernements.

(Signé) J. P. MABEE,
Président de la section canadienne.
(Signé) O. H. ERNEST,
Président de la section des Etats-Unis.

Le ministre recommande qu'en vue de ratifier les résolutions qui précèdent, le gouvernement fédéral se mette en correspondance avec le gouvernement d'Ontario lui donnant connaissance du contenu de ces résolutions et le priant d'adopter les moyens voulus pour leur donner effet.

Le comité soumet le tout à votre approbation.

(Signé) JOHN J. MAGEE,
Greffier du conseil privé.

La difficulté, donc, à accepter la proposition de l'honorable député est qu'elle est contraire aux termes de la résolution que je viens de lire et qui déclare :—

...ou s'ils accordent ces privilèges, qu'ils soient soumis aux règlements qui pourront être prescrits par les deux gouvernements.

Les deux gouvernements dont il est question ne sont pas les gouvernements d'Ottawa et de Toronto, mais le Gouvernement du Canada et le gouvernement des Etats-Unis.

M. R. L. BORDEN : Je ne connais pas très bien les dispositions de ce projet de loi, mais ne pourriez-vous pas lui en ajouter une prescrivant que la mesure sera sujette à ces conditions ?

M. HYMAN : Je ne crois pas que nous puissions ajouter une disposition statuant qu'une mesure sera sujette aux règlements d'un pays étranger.

M. R. L. BORDEN : C'est ce que dit le décret.

M. HYMAN : Le décret contient deux résolutions adoptées par la commission et annonce l'envoi de copie du rapport au gouvernement d'Ontario.

M. R. L. BORDEN : Voyons si je comprends bien. Le ministre a probablement raison. Veut-il me dire ce que comporte le décret? Dans un sens, ce peuvent être des règlements prescrits par un gouvernement étranger. Je suppose que les deux gouvernements s'entendent sur les mêmes règlements, qui seront mis en vigueur, au Canada, par un acte du Parlement et par un décret, comme ils seront mis en vigueur aux Etats-Unis de la même manière. Ainsi, ce seront les mêmes règlements généraux dans les deux pays. Ce ne sera pas mettre telle ou telle compagnie sous la dépendance du gouvernement d'un pays étranger, mais l'assujettir aux règlements promulgués et mis à exécution par les deux gouvernements dans leurs juridictions respectives. Telle est, je suppose, la portée du règlement; autrement ce ne serait pas sage de l'approuver ou de le ratifier par décret.

M. HYMAN : La teneur de la résolution adoptée par la commission est qu'aucune concessions ne doivent être accordées à des compagnies à moins qu'elles ne soient sujettes à des règlements adoptés par les deux gouvernements. Je comprends que c'est là une demande de la part de la commission de ne sanctionner aucune loi tant que les deux gouvernements n'auront pas adopté ces règlements. C'est ainsi que je l'entends du moins, et pour me rendre au vœu exprimé par la commission dans ces résolutions, j'ai envoyé copie du décret au gouvernement d'Ontario. Depuis lors, nous avons été de bonne foi et nous avons même retiré une des mesures du Gouvernement à la demande de M. Whitney, en attendant que la conférence ait eu lieu et que les deux pays se soient entendus sur les moyens à adopter. Si le projet de loi à l'étude était d'utilité publique et si le rapport de la commission ne montrait pas qu'en vertu des concessions déjà accordées, on veut développer trois ou quatre fois la somme d'énergie requise au Canada pour plusieurs années, je serais porté à croire que le projet de loi devrait passer. Le Gouvernement n'a aucun intérêt à mettre obstacle au bill, mais ayant reçu copie de ces résolutions et en ayant communiqué le contenu au gouvernement d'Ontario, nous sommes d'avis que le projet de loi ne devrait pas être adopté à présent. S'il s'agissait de l'intérêt public, ce serait différent.

M. STOCKTON : Y a-t-il d'autres objections au projet de loi ?

M. HYMAN : Le ministre des Chemins de fer a d'autres objections.

M. STOCKTON : Pourrait-on adopter la mesure à condition qu'elle ne prenne effet que sur promulgation d'un décret ?

M. GUTHRIE : Le bill statue qu'il n'aura d'effet que lorsqu'il aura obtenu la sanction du Gouverneur général en conseil et du lieutenant gouverneur en conseil par une proclamation. De sorte que même si nous l'adoptons, il est encore sujet à l'autorité du Gouvernement.

L'arrangement qui a été conclu ne fait mention que des eaux du lac Supérieur, de la rivière Niagara et de la rivière Sainte-Marie, mais le projet de loi n'a pas de rapports avec ces eaux. Il fait mention des eaux de la Grande rivière, qui prend sa source dans le comté de Wellington et traverse les comtés de Waterloo, Haldimand et Brant pour aller se jeter dans le lac Erié. L'intention est de pomper l'eau du lac Erié, en été, quand le niveau de l'eau est trop bas dans la rivière. La proposition à l'étude n'affecte aucunement les eaux mentionnées dans l'arrangement que le ministre a lu. Je demande que le projet de loi passe. Nul doute que le Gouvernement peut le laisser passer ou l'empêcher de passer à sa guise.

M. EMMERSON : La proposition de laisser passer ce projet de loi à présent n'est pas régulière, car ce bill contient des dispositions qui tombent sous la juridiction du comité des chemins de fer de la Chambre, comme par exemple l'autorisation de construire un canal entre le lac Erié et la Grande rivière et autres points.

M. R. L. BORDEN : Sans la permission du Gouverneur en conseil ?

M. EMMERSON : Même avec cette autorisation, pourquoi la compagnie devrait-elle être exempt de l'application des dispositions de la loi des chemins de fer ?

M. W. F. MACLEAN : Très bien, très bien ; donnez aux cultivateurs une occasion de faire entendre leurs objections.

M. EMMERSON : Si ce projet de loi doit passer à cette session, il devrait certainement être renvoyé au comité des chemins de fer.

M. STOCKTON : N'a-t-il pas été discuté devant le comité des chemins de fer ?

M. EMMERSON : Il n'a jamais été discuté devant ce comité.

M. BOYCE : Ce n'est pas nécessaire.

M. EMMERSON : Je maintiens qu'il aurait dû l'être.

M. BOYCE : Le sous-ministre des Chemins de fer a comparu devant le comité des bills d'intérêt privé et a déclaré qu'à moins de consentir à certaines modifications, le ministre exigerait que le bill fût renvoyé au comité des chemins de fer. Ces modifications ont été faites et le sous-ministre s'est déclaré satisfait.

M. EMMERSON : Ces modifications n'ont pas été faites. Le député d'Haldimand (M. Lalor) a dit que le projet de loi contient une disposition qui protège les droits des municipalités. Ce n'est pas le cas.

M. BOYCE : Oui.

M. EMMERSON : Dans un sens, oui, mais cette disposition n'est pas aussi explicite que si c'était la loi des chemins de fer.

M. BOYCE : Quelle assurance voulez-vous de plus ? L'article 10 stipule que la compagnie devra construire des ponts à la satisfaction des municipalités.

M. EMMERSON : Oui, mais il y a d'autres dispositions dans la loi des chemins de fer adoptées à cette session et que nous devons appliquer. En adoptant ce projet de loi, nous suivons une ligne de conduite qui m'est inconnue depuis que je siège au parlement. Il y a quelques semaines, le projet de loi autorisant la société Révillon Frères, ayant été discuté devant le comité des bills d'intérêt privé, fut soumis au comité de la Chambre, mais il fut renvoyé au comité des chemins de fer. Si on

a l'intention de faire passer ce projet de loi, la même procédure devra être suivie.

Procédons au moins régulièrement. Je n'ai d'objection à la mesure qu'au point de vue du ministère des Chemins de fer, et je n'en démordrai pas facilement. Bien que la mesure contienne un simulacre de protection des droits du public, le ministère des Chemins de fer est cependant chargé de la responsabilité de surveiller le maintien des niveaux de l'eau. Si nous accordons à la compagnie le pouvoir de construire des digues de toutes sortes, il peut en découler des résultats inattendus, et lorsque nous tâcherons, mais trop tard, d'apporter un remède, nous aurons l'insignifiante satisfaction de nous rabattre sur la compagnie pour le paiement des dommages. M'est avis que nous mettrons ici les intérêts privés en antagonisme avec les intérêts publics. Je ne puis que protester au nom du pays et au nom des entreprises publiques. Que la Chambre prenne la responsabilité de son action.

M. W. F. MACLEAN : Il n'y a rien qui presse pour l'adoption de ce projet de loi, mais il est de première importance que nous soyons de bonne foi avec le Gouvernement des Etats-Unis et avec le gouvernement d'Ontario. Il se peut en effet que le rejet de ce projet de loi apporte un avantage temporaire à une compagnie rivale ; je ne le sais pas. Mais je sais qu'il y a un mouvement sur pied dans l'Ontario pour utiliser les chutes Niagara dans le but d'établir un plan provincial de distribution d'énergie dans les municipalités. La réalisation de ce plan dépend en grande partie du respect aux conventions de la part des différents gouvernements et du peu de concessions particulières qui seront accordées. Si nous autorisons celle-ci, c'en est une de plus tout simplement et nous rendons le problème plus difficile d'exécution. La déclaration du ministre des Chemins de fer est très importante. Il faut en effet penser que l'entreprise projetée peut nuire au niveau du canal Welland. Quoiqu'il y ait un barrage à l'embouchure de la Grande rivière, comme dit l'auteur du projet de loi, je soutiens que l'intention de cette compagnie est d'employer l'eau du lac Erié, l'eau du lac Supérieur et ces eaux dont la juridiction a été déléguée à la commission internationale des eaux limitrophes. Je sais que les cultivateurs ont de fortes objections au percement d'un canal par une compagnie privée près de l'embouchure de la Grande rivière qui conduit à la montagne de Jordon, surtout lorsqu'ils n'ont pas eu l'occasion de faire entendre leurs griefs. La mesure ne souffrira pas d'un ajournement à la prochaine session, c'est-à-dire à six mois environ, et dans l'intervalle la commission internationale aura probablement avancé suffisamment l'état de ses travaux, et les promoteurs de l'entreprise auront encore amplement d'occasions pour faire

M. EMMERSON.

adopter leur projet de loi. Il n'y a donc pas de hâte pour aujourd'hui, mais d'autre part je soutiens que cette mesure met en danger la bonne entente internationale, sans compter que les contribuables qui sont menacés de voir leurs propriétés ruinées par cette entreprise n'ont pas eu l'avantage de se faire entendre devant le comité.

M. GUTHRIE : Pourquoi ne pas le laisser tel qu'il est, l'adopter puis le laisser inexécuté ?

M. W. F. MACLEAN : Oh, non.

M. J. T. SCHELL : La compagnie n'avait pas encore complété tous ses plans lorsqu'elle s'adressa au Parlement pour se faire autoriser. Mais elle a bien étudié la topographie de l'endroit pour s'assurer que son entreprise ne nuirait pas au canal Welland, ni à ses sources d'alimentation ni à aucune partie du canal ou de ses eaux ni aux niveaux d'une manière quelconque. L'entreprise est considérable et la compagnie demande l'adoption de ce projet de loi dans la certitude qu'il est juste et raisonnable, et je suis sûr qu'elle ne connaîtrait pas, lorsqu'elle a formulé sa requête, l'existence de ces objections, car il y a une autre raison que le ministre des Travaux publics n'a pas donnée à la Chambre. Il a lu ce qui suit à la page 33 du rapport préliminaire qui a été publié le 29 novembre dernier :

Résolu : la commission recommande aux gouvernements des Etats-Unis et du Canada de prendre les moyens qu'ils jugeront nécessaires pour empêcher d'octroyer ou de renouveler des concessions ou des privilèges..... tant que la commission n'aura pas recueilli les renseignements voulus pour lui permettre de faire un rapport complet, etc.

C'est le 29 novembre dernier que ce rapport fut publié. Depuis lors la commission en a publié un autre en date du 30 mai dans lequel je trouve ces lignes :

Bien que la commission ne soit pas unanime sur le résultat du détournement des eaux des chutes Niagara, elle est cependant unanime à dire qu'on ne peut, sans nuire aux chutes Niagara dans leur entier, détourner plus de 36,000 pieds cubes d'eau par seconde du cours de la rivière Niagara, sur le côté canadien ou sur la péninsule de Niagara et 18,500 pieds cubes d'eau par seconde du cours de la rivière Niagara, sur le côté des Etats-Unis, y compris les détournements pour les fins de force motrice sur le canal Erie.

La commission limite le débit à 36,000 pieds cubes par seconde dans son rapport ; c'est tout ce qu'elle demande. A part cela, il y a encore 100,000 chevaux-vapeur d'énergie ou à peu près en disponibilité. En d'autres termes, il peut être détourné du lac Erié et rester encore dans les limites prescrites par la commission, environ 78,000 chevaux-vapeur d'énergie. D'aucuns disent seulement 75,000 chevaux-vapeur, mais c'est selon la méthode de calcul du cheval-vapeur par pied par seconde. Les promoteurs de

la compagnie vinrent me voir le premier jour qu'ils vinrent à Ottawa. Malheureusement je n'étais pas ici l'autre soir quand la discussion a eu lieu. Ils n'ont pas pu terminer leurs plans plus tôt, mais dès qu'ils furent prêts, ils vinrent immédiatement à Ottawa. Ils sont d'avis que ce rapport conjoint leur laisse la faculté de faire adopter leur projet de loi à cette session. Ils demandent à se faire autoriser et ils ont consenti, si leur charte doit être rendue effective, à s'en rapporter au Gouvernement, j'oserais dire absolument, et à n'importe quelles conditions, pour la mise en vigueur de la loi qui les constitue en corporation. Ils demandent une loi du caractère le plus exceptionnel pour une corporation. Ils demandent une loi qui leur impose des garanties comme je n'en ai jamais vues encore depuis six ans que je siége ici. Ils demandent ces conditions car ils se sentent parfaitement à l'aise sous tous les rapports : ils savent qu'ils ne viennent pas en contradiction aux recommandations de la commission, vu que leur entreprise ne nuit pas au canal Welland ni à ses sources d'alimentation ; pas même au débit du lac Erié, à moins qu'il arrive par hasard qu'il n'y ait pas assez d'eau dans la Grande rivière, et dans ce cas, ils demandent le privilège de détourner assez d'eau du lac au moyen de pompes foulantes pour leur permettre de traverser une saison de sécheresse possible, en été peut-être. Ils ne demandent ce pouvoir qu'en cas de nécessité.

Il va de soi que ce n'est pas dans leur intérêt de pomper à un haut niveau toute l'eau d'une nappe d'eau pour la faire tomber en chute ensuite pour des fins de force motrice ; le procédé n'est pas praticable ni réalisable. Ils demandent ce privilège pour leur permettre au besoin de parer à une difficulté possible. Leur demande ne tombe pas sous les stipulations de l'entente que le ministre des Travaux Publics a lue, car il reste suffisamment d'eau, abstraction faite des recommandations de la commission, pour toutes les fins de leur industrie et, si le Parlement désire limiter leur quantité d'eau à 50,000 chevaux-vapeur, le total qu'ils requerront, il en restera encore beaucoup en disponibilité. Je suis convaincu que les ingénieurs du ministère ont été si occupés qu'ils n'ont pas pu étudier cette question aussi minutieusement que les promoteurs de l'entreprise. J'admets que c'est une question passablement technique, mais je ne vois d'objection à adopter ce bill ce soir, à placer la compagnie sous la dépendance directe du Gouvernement, comme elle l'offre, vu qu'elle reste dans les limites posées par la commission. Le fait est que le rapport de cette commission conclut à la surabondance de l'eau. Il y a toute l'eau voulue et le canal Welland n'en souffre aucunement ; quant aux dispositions de la loi des chemins de fer, la compagnie se trouve en tout temps à la merci du minis-

tère des Chemins de fer et des Canaux. Nous insistons pour que la charte soit accordée à ces conditions. La compagnie consent à se mettre sous la dépendance du Gouverneur général en conseil, de la commission des chemins de fer et du lieutenant gouverneur d'Ontario en conseil. Je ne vois pas, hormis que ce soit pour des raisons qu'on ne veut pas divulguer ici, pourquoi l'on refuserait d'adopter ce projet de loi. La compagnie est prête à le modifier de toute façon et elle demande simplement l'octroi de ce pouvoir aux conditions qu'il plaira au Gouvernement d'imposer. Elle n'a pas l'intention de se mettre à construire cette année. Une entreprise comme celle-ci exige des préparatifs considérables. Elle ne peut pas être prête à commencer ses travaux avant deux ans, et l'année prochaine, si le Parlement le juge à propos, il fera les modifications à la loi qu'il trouvera convenables. Si mes renseignements ne sont pas strictement exacts, si le département des Chemins de fer et des Canaux trouve que l'entreprise doit nuire en quelque façon à l'entretien et à l'exploitation du canal Welland, ce sera au Gouvernement de le dire. Il ne faut pas refuser maintenant d'accorder cette charte sous le prétexte que le département n'a pas eu le temps d'étudier suffisamment la question. Que le Gouvernement exige toutes les garanties voulues, nous pouvons y pourvoir au fur et à mesure que la discussion avancera. Après cela, laissons au Gouvernement la liberté de lui donner l'existence réelle quand elle sera prête à la demander.

M. EMMERSON : Il est excessivement rare qu'une corporation sollicite des privilèges publics et qu'elle persiste à vouloir les demander au risque de compromettre les travaux publics.

M. W. F. MACLEAN : Pourquoi ne pas dire que vous ne voulez pas l'accorder et prendre la responsabilité de votre attitude. C'est comme cela qu'un Gouvernement doit agir.

M. EMMERSON : J'ai déclaré au nom du département des Chemins de fer et Canaux que la construction de ce canal mettrait en danger notre système de navigation artificielle. Ces promoteurs nous demandent une faveur et je ne crois pas que nous devrions la leur accorder si nos canaux doivent en souffrir.

M. BOYCE : Je tiens à faire voir l'incroyable manque de logique du Gouvernement au sujet de cette mesure. La conduite du Gouvernement sur cette question fait contraste avec celle qu'il a tenue au sujet d'un projet de loi que nous avons adopté samedi dernier. L'opposition a soulevé la même objection que le Gouvernement soulève aujourd'hui au sujet du rapport de la commission internationale des eaux limitrophes. Entre autres objections, j'ai fait valoir, dans

une résolution basée sur le même décret, que le ministre a lu à la Chambre, qu'une certaine compagnie cherchait à obtenir des privilèges sur une île dans la rivière Sainte-Marie, contrairement à ce que je crois être l'esprit et la forme de cette résolution, et que le Gouvernement ne devrait pas les lui accorder. L'honorable premier ministre, le ministre des Travaux publics et le ministre des Chemins de fer étaient à leurs sièges. J'ai soulevé cette objection, mais lorsque le temps de mettre la question aux voix, à savoir si en face de cette résolution, l'autorisation devait être accordée, les députés de la droite crièrent à pleins poumons, "adopté! adopté!" Soyons logiques. Il a été démontré à l'évidence qu'il n'y a pas un semblant d'objection à adopter le projet de loi dans l'état où l'honorable député de Wel-land (M. Guthrie) l'a soumis. La compagnie a consenti à se laisser imposer une foule de garanties de tous sortes par le Gouvernement; elle a consenti à laisser englober tous ses travaux dans un tas de restrictions qui l'empêcheront de rien faire sans obtenir au préalable la sanction du Gouverneur général en conseil et du lieutenant gouverneur d'Ontario en conseil. Avec ces stipulations dans le projet de loi, quel danger court la politique du Gouvernement et quel danger y a-t-il d'empiéter sur les droits des provinces.

J'é ferai remarquer ce que le ministre des Chemins de fer a dit au sujet de la construction des ponts. La stipulation relative aux ponts est la même que celle que le comité a proposée. De plus il y a une autre disposition qui ordonne à la compagnie de construire ces ponts à la satisfaction des municipalités qui ont juridiction sur les chemins que traversera le canal. Je demande donc avec instance que nous adoptions le projet de loi dans les termes sollicités par les promoteurs. Tous les députés qui représentent les circonscriptions que cette entreprise doit desservir sont en faveur de cette mesure. Ces régions en ont besoin. Des contrats ont été signés, des arrangements ont été conclus avec la ville de Dunnville et à sa satisfaction, et ce n'est ni contraire aux intérêts du public ni contraire à la politique du Gouvernement que ce projet de loi soit lu une troisième fois.

M. LANCASTER : Je ne devais rien dire sur ce débat, mais l'honorable député déclare que les régions qui doivent être desservies par cette entreprise sont unanimement en faveur du projet. Quant à moi, représentant une des circonscription de ce district, je ne vois pas l'utilité publique qui peut résulter de ces travaux pour ceux que je représente ici. Le ministre des Chemins de fer a raison sur cette question autant qu'il avait tort sur l'autre. Je veux rester logique et je m'oppose à ce projet de loi pour les mêmes raisons qui ont motivé mon opposition à l'autre. Lorsque l'honorable député d'Algoma (M. Boyce) affirme

M. BOYCE.

que les comtés que traversera ce canal sont unanimes en faveur de l'entreprise, je réponds que personne dans le comté de Lincoln ne veut que cette charte soit accordée.

M. BOYCE : Avez-vous entendu quelqu'un s'y opposer?

M. LANCASTER : Je suis le seul représentant de ce comté et j'ai le droit de dire que l'honorable député se trompe lorsqu'il affirme que le district au complet est favorable à l'entreprise. Je suis à attendre encore les raisons qui militent en faveur de cette mesure. Personne n'a dit jusqu'ici de quelle utilité publique seront ces travaux. Deux autres compagnies à peu près semblables n'ont encore rien fait pour remplir les conditions de leur charte et je ne vois pas de quelle utilité sera celle-ci ou quelles industries devront profiter de ce canal percé à travers des vergers de pêcheurs. Les arboriculteurs de ces régions sont une classe très industrielle qui récoltent beaucoup de produits et font beaucoup d'argent avec les fruits, et je crois qu'ils se font plus de revenus de la sorte qu'en ruinant leurs vergers pour les fins d'un canal.

On dit que la compagnie paiera les dommages si elle ruine les vergers. Mais pourquoi détruire la valeur de ces belles terres pour servir les fins de promoteurs qui ambitionnent de pomper l'eau de la Grande rivière au sommet d'une haute colline pour la déverser ensuite dans le lac Ontario. Le projet n'est pas aussi recommandable que le croient certains honorables députés. Si l'on me demande de voter en faveur de cette mesure, je réponds que je représente cette partie du pays, que je n'ai pas de préjugés à ce sujet, et que je suis prêt à changer d'opinion si on me donne de bons arguments pour me prouver que l'entreprise est dans l'intérêt public. Je n'ai pas entendu un seul argument pour montrer qu'il est nécessaire d'accorder une charte à cette compagnie, la troisième qui obtient une charte pour percer le district de Niagara par un canal, les deux autres n'ayant encore rien fait.

Le préambule est repoussé.

3e LECTURE.

Après délibération en comité général, de quatre projets de loi d'intérêt privé :

Le 1er (n° 213), déposé par M. Bole relatif à la compagnie du chemin de fer du Manitoba au Kéwatin ;

Le 2e (n° 214), déposé par M. McCool, tendant à autoriser la compagnie du chemin de fer de Timacami à Cobalt et au Témiskaming ;

Le 3e (n° 221), déposé par M. Crawford, tendant à autoriser la compagnie du chemin de fer de Prince-Albert et de la Saskatchewan du Nord ;

Le 4e (n° 212), déposé par M. Bole, relatif à l'association des voyageurs de commerce du Nord-Ouest.

RENVOI D'UN PROJET DE LOI.

M. CALVERT propose la deuxième lecture d'une modification apportée par le Sénat au projet de loi (n° 161), tendant à ériger en corporation la compagnie du pont trans-Niagara.

M. R. L. BORDEN : Quelle est cette modification ?

M. CALVERT : Elle tend à obtenir l'autorisation de la commission. Une clause à cet effet a été insérée par le Sénat, à la demande du gouvernement impérial.

M. R. L. BORDEN : Je crois que la Chambre ne devrait pas adopter les modifications du Sénat à l'aveugle si elles ont quelque importance. Le député qui défend un projet de loi devrait toujours dire quelle est la nature de la modification. La coutume s'impose à la Chambre d'adopter ces modifications sans un mot d'explication, même sans les lire. Celle-ci devrait être lue et expliquée si elle en vaut la peine, ou bien, le député qui défend la mesure doit dire quelle est la nature de la modification.

M. CALVERT : Les promoteurs du projet de loi et le représentant du gouvernement impérial l'ont accepté. Je ne l'ai pas lue moi-même, mais on m'a assuré qu'elle était absolument agréable à toutes les parties. Je ne vois pas pourquoi nous devrions rejeter cette mesure qui a été adoptée au Sénat par les intéressés.

M. R. L. BORDEN : Je ne demande pas que la mesure soit repoussée, mais je demande que la modification apportée par le Sénat soit expliquée à la Chambre. Elle peut fort bien être agréable aux promoteurs, mais ce n'est pas une raison pour que la Chambre doive l'accepter. Nous avons le droit de nous former une opinion indépendante sur le sujet. En règle générale, les amendements adoptés par le Sénat sont des améliorations au projet de loi, mais nous voulons les connaître.

ADOPTION DES MODIFICATIONS FAITES PAR LE SENAT AU BILL RELATIF A LA "TWELVE-MILES POWER COMPANY".

M. THOMPSON propose la 2e lecture de l'amendement apporté par le Sénat au projet de loi (n° 183) tendant à autoriser la compagnie des forces motrices de Twelve-Mile.

M. R. L. BORDEN : Expliquez ces modifications.

M. BOYCE : Le seul amendement fait par le Sénat est à l'effet de limiter au territoire du Yukon les opérations et les travaux de cette compagnie. Le bill nous revient du Sénat, tel qu'il était, sauf cet amendement et un autre à l'article 18 qui permet aux directeurs de créer et émettre à titre d'actions

libérées, non cotisables, des actions de la compagnie pour payer le coût des contrats. Le Sénat a remplacé le mot "directeurs" par le mot "compagnie". Ce sont les deux seuls amendements.

M. EMMERSON : Je crois que ce bill a été discuté par le comité des chemins de fer, modifié par ce comité et envoyé, ainsi modifié, au Sénat.

(La motion est adoptée.)

DISCUSSION DES MODIFICATIONS FAITES PAR LE SENAT AU BILL RELATIF A LA COMPAGNIE D'ASSURANCE "UNITED EMPIRE".

M. PARDEE propose la 2e lecture des amendements apportés par le Sénat au projet de loi (n° 190) relatif à la compagnie d'assurance "United Empire".

Monsieur l'Orateur, le Sénat avait des objections au nom de la compagnie qui était "International Life Insurance Co." et l'a changé en celui de "United Empire Life Insurance Co." Ce changement a été accepté par la compagnie et le département et je demande que l'amendement soit ratifié par la Chambre.

M. BORDEN : Je ne crois pas que ce soit là l'amendement fait par le Sénat. Le bill est allé devant cette Chambre sous le nom de "United Empire Life Insurance Co." Le greffier m'a remis une copie des amendements apportés par le Sénat. L'article 16 comporte les dispositions suivantes :

L'acte des clauses des compagnies, à l'exception des articles 7, 18, 39 et 41 dudit acte s'applique à la compagnie.

Le Sénat a supprimé les mots "et 41", de sorte que l'article se lit maintenant :

L'acte des clauses des compagnies, à l'exception des articles 7, 18 et 39, s'applique à la compagnie.

M. FIELDING : Le Sénat a retranché un article.

M. R. L. BORDEN : Il a diminué le nombre des exceptions. Il demande que tous les articles de l'acte des clauses s'appliquent, à l'exception des articles 7, 18 et 39. Dans le bill tel qu'adopté par la Chambre la compagnie était exemptée de l'application des articles 7, 18, 39 et 41. En d'autres termes, l'amendement dit que l'article 41 de l'acte des clauses des compagnies s'appliquera à cette compagnie, bien qu'elle en fût exceptée par le bill, tel qu'adopté par la Chambre.

M. FIELDING : Je n'ai pas l'amendement sous les yeux, mais je crois que l'honorable chef de l'opposition a raison. Puisque les bills d'intérêt local sont en tête de l'ordre du jour de demain, il vaut mieux ne pas retarder les travaux de la Chambre. Réservons ce bill pour demain.

M. L'ORATEUR : Le bill est réservé.

(L'heure consacré à la discussion des projets de loi d'intérêt local étant expiré, la Chambre passe à l'article suivant de l'ordre du jour.)

ADOPTION DU BILL DU DIMANCHE.

La Chambre passe à la suite de la discussion sur le projet de loi (n° 12) relatif au repos dominical.

L'ORATEUR SUPPLÉANT : M. Aylesworth propose que je fasse rapport du bill.

M. PRINGLE : Monsieur le président, lorsque la séance a été suspendue à six heures, je discutais le paragraphe "h" de l'article 3.

L'acheminement vers leur destination des trains et des bâtiments en marche lorsque commence le dimanche.

J'ai fait remarquer que d'après l'interprétation de l'honorable ministre de la Justice cela veut dire la destination du train et non celle des marchandises. Voici ce qu'il dit :

Le comité a fait rapport que ce n'est pas la destination des marchandises, mais la destination du train, et je ne puis pas lui faire dire autre chose.

Il dit aussi que cette destination peut être la première tête de division que le train atteindra après son départ. Je me suis efforcé de démontrer que l'intention du comité était la destination des marchandises, et j'ai eu l'appui, sur ce point, des autres membres du comité, quand cette question a été discutée l'autre jour. L'honorable député de Nainimo (M. R. Smith) parlant sur ce paragraphe, disait :

Puisque les membres du comité donnent leur opinion sur la manière d'interpréter le paragraphe "g"...

C'était alors le paragraphe "g".

... je désire aussi exprimer la mienne, vu que je faisais partie de ce comité. Il me semble que le sens de ce paragraphe est bien clair. La destination d'un convoi le marchandises est déterminée par les marchandises qu'il transporte, et la restriction veut simplement dire qu'un train de marchandises ne pourra pas être formé le dimanche. Mais, si un train de marchandises part de Vancouver pour Montréal, ces marchandises peuvent être transportées jusqu'à Montréal, sans avoir à arrêter nulle part en route. La destination de ce train est évidemment Montréal.

Je ne comprends pas cette distinction entre la voiture et la marchandise. C'est la marchandise qui est la seule chose importante. La voiture ne sert qu'à transporter la marchandise et la destination doit être déterminée non par la voiture, mais par la marchandise.

Je puis dire que les membres du comité ont été unanimes à déclarer que ce paragraphe avait en vue la destination des marchandises ; mais je crois que l'honorable ministre de la Justice a raison ; il faut inter-

Mr. FIELDING.

préter le paragraphe tel qu'il est, et il est question ici de la destination des trains et non de la destination des marchandises.

Mais, permettez-moi, monsieur le président, de rappeler ce qui s'est passé devant le comité chargé de l'examen du projet de loi, pour convaincre la Chambre, si c'est possible, que notre intention était bien la destination des marchandises. Quand le bill est venu en discussion au comité spécial il contenait deux articles se rapportant à ces trains. Il y en avait un qui autorisait les chemins de fer de transporter jusqu'à destination les marchandises périssables. Il y avait aussi un autre article ainsi conçu :

Le transport, jusqu'à la prochaine tête de division, sur un chemin de fer, ou jusqu'au prochain port de relâche régulier d'un bâtiment, de toutes marchandises qui sont en route par ce chemin de fer ou bâtiment lorsque commence le dimanche.

Cet article limitait le transport à la plus prochaine tête de division. Nous avons entendu les témoignages d'experts sur ce point, et j'en citerai quelques-uns pour faire voir que le comité en modifiant le bill avait bien dans l'idée de permettre le transport des marchandises jusqu'à destination. Je citerai d'abord la déposition de M. McNicoll :

D. Quel effet cela aurait-il sur l'exploitation de vos trains si vous étiez obligés d'arrêter vos trains de marchandises, le dimanche, aux têtes de divisions ?

R. Je considère que l'obligation d'arrêter les trains de marchandises aux têtes de divisions, le dimanche, causerait des pertes et des inconvénients énormes, non seulement à la compagnie, mais au public. A certaines époques de l'année il y a encombrement et si nous faisons arrêter tous les trains aux têtes de divisions le dimanche, il y aurait une confusion inextricable. Prenons, par exemple, la saison des récoltes du grain, ou de tout autre trafic, quand nous avons de dix à vingt trains en marche, dans chaque direction. Si tous ces trains étaient dirigés sur les têtes de divisions que nous avons actuellement il n'y aurait pas assez de remises pour contenir toutes les locomotives, il n'y aurait pas assez de cours pour loger tous les trains ; bien souvent il faudrait faire arrêter les trains aux gares intermédiaires ce qui empêcherait les employés de se rendre dans leurs foyers et quand il faudrait remettre les trains en marche il se produirait une grande confusion et beaucoup de dangers.

Il ne faut pas oublier non plus qu'en outre du trafic d'exportation, nos chemins de fer font un grand trafic d'importation et ils ne pourraient pas résister à la concurrence dans ce trafic destiné à l'ouest d'Ontario, si un train partant de Saint-Jean pour Montréal, où le convoi est divisé pour en envoyer une partie à Toronto, était obligé de s'arrêter en route toute la journée du dimanche. C'est ce que dit, non seulement M. McNicoll, mais aussi M. McGuigan. Ce dernier déclare que pour lutter contre les lignes américaines, ils sont obligés de donner un service ininterrompu, car les expéditeurs veulent que leurs marchandises ar-

rivent à destination le plus rapidement possible. Je reviens à la déposition de M. McNicoll qui, sur cette même question, dit encore, à la page 74 :

D. En prenant Chicago comme point de départ où allez-vous aboutir sur l'Atlantique ?—
R. En hiver à Saint-Jean et en été à Montréal ou Québec.

D. En hiver ?—R. A Saint-Jean.

D. Alors, vous auriez à soutenir la concurrence de Portland ou de Boston ?—R. Ou de New-York, de Philadelphie ou de Baltimore.

D. Entre ces divers points la distance moyenne en faveur des chemins de fer américains serait de 200 à 400 milles ?—R. Avec New-York, elle serait d'environ 500 milles, avec Boston, environ 400 et avec Portland d'environ 200 milles.

Ces témoins expliquent que si leurs convois sont retardés de vingt-quatre heures ce trafic d'importation sera enlevé aux ports canadiens, au profit des ports américains.

Ils prétendent que même dans les conditions actuelles, les chemins de fer canadiens ont beaucoup de mal à retenir ce trafic, que beaucoup de marchands de Toronto préférèrent recevoir leurs marchandises via New-York, et que si l'honorable ministre de la Justice décide qu'il s'agit de la destination du convoi et non de la marchandise, ils ne pourront plus supporter la concurrence.

Le chemin de fer canadien du Pacifique est parvenu à créer un fort trafic de soieries avec l'Orient, et il faut absolument que cette soie soit transportée de Vancouver à sa destination, aussi rapidement que possible. Un convoi n'est pas composé uniquement de soieries. Quelques fourgons seulement servent à transporter ce précieux produit. Si la marchandise n'est pas transportée à destination sans arrêt, si le train est obligé de passer le dimanche dans une gare de la Colombie-Anglaise, la compagnie aura à payer l'assurance sur environ \$2,000,000 de soierie.

Voici ce que dit M. McNicoll sur ce point :

Ce convoi serait évalué \$2,000,000. Nous prenons pour tout le trajet une forte assurance, car nous ne pouvons pas courir le risque de transporter sur notre ligne une consignment de \$2,000,000, et ce serait une chose grave de retenir ce train 24 heures à un endroit comme Moosejaw, ou sur la ligne au nord du lac Supérieur. Si par suite des retards aux points intermédiaires nous perdons tous les avantages que nous donnent nos navires rapides sur le Pacifique nous sommes exposés à perdre une bonne partie de ce trafic des soieries.

Dans l'intention du comité les marchandises devaient pouvoir se rendre à destination pourvu qu'elles fussent en route le dimanche matin. Est-il raisonnable de mettre de côté la volonté du comité, uniquement parce que le ministre de la Justice dit que lorsque le bill lui est revenu il portait "la destination du train" et qu'il faut s'en tenir à la lettre du bill? Je déclare positivement qu'il a été dit au comité que ce paragraphe permettrait le transport des marchandises à destination. J'ai fait observer dans le temps

que la rédaction n'était pas claire, mais les autres membres du comité la trouvèrent assez explicite. Quand le bill fut mis en discussion devant la Chambre j'ai demandé l'interprétation du ministre de la Justice et il fut absolument de mon avis. Tout ce que je demande, c'est que la volonté du comité soit respectée et que le paragraphe dise clairement qu'il s'agit de la destination de la marchandise et non de la destination du train.

Je ne crois pas que les compagnies de chemins de fer canadiennes tiennent à travailler le dimanche. Sur ce point, je puis citer le témoignage de M. McNicoll et celui de M. McGuigan ; ce dernier dit :

Nous ne voulons faire le dimanche que le travail absolument indispensable. Si nous pouvions tout faire notre travail la semaine, nous en serions bien aise.

Parlant de l'accroissement naturel du trafic, il ajoute :

Dans un pays qui progresse aussi rapidement, bien que nous construisions pour \$5,000,000 de voitures tous les ans, nous suffisons à peine à répondre aux demandes. On manque de voitures dans l'Ontario.

Entre la Colombie-Anglaise et Smith's-Falls, sur le chemin de fer canadien du Pacifique, il y a treize têtes de divisions et à plusieurs de ces endroits, quand un convoi arrive, il est divisé, chaque partie prenant une direction différente. On met une nouvelle locomotive et une nouvelle équipe, et on pourra prétendre que cet endroit était la destination du train et alors, les marchandises ne pourraient aller plus loin. Le même convoi peut contenir des fourgons de thé et des fourgons de soie. Arrivé à la bifurcation de Carleton on refait le convoi et la soie est dirigée sur Prescott et de là sur Paterson, via le New-York Central. Si le train est rendu à destination en arrivant à Prescott, la soie restera 24 heures à Prescott et la compagnie devra supporter les frais d'une assurance de \$2,000,000 pendant ce retard.

Mais ce n'est pas le seul inconvénient. Le grand danger, c'est que ce trafic soit perdu. Le chemin de fer canadien du Pacifique ne l'a obtenu que parce qu'il peut transporter cette marchandise plus rapidement que les lignes américaines. Supposons que ce train arrive à Prescott le dimanche matin ; à cet endroit la marchandise passe au New-York Central, et si la soie ne peut pas être transportée de l'autre côté de la rivière, il en résultera de grandes pertes. Une autre complication résultera de la présence de voitures de compagnies étrangères sur les lignes canadiennes. Voici ce que dit M. McNicoll, sur ce point :

D. Des voitures étrangères circulent sur les voies ferrées canadiennes, n'est-ce pas ?

R. Oui.

D. Que coûte, en moyenne, par jour, une voiture étrangère dont se sert le chemin de fer canadien du Pacifique ?

R. Le prix ordinaire est de 25 cents par jour, mais avec les amendes qui sont souvent imposées, vu les longues distances à parcourir, ce prix atteint \$1 par jour. Or nous avons en moyenne sur notre ligne de 7,000 à 8,000 voitures, de sorte qu'on peut calculer, en gros, que chaque dimanche \$2,000 ou \$2,500, quand les voitures étrangères restent immobilisées sur notre ligne. Si on multiplie cela par le nombre des dimanches dans l'année on arrive à un total de \$100,000 par année.

En interprétant sévèrement ce paragraphe on pourrait arrêter les trains rendus à destination et infliger ces pertes énormes au Pacifique-Canadien et au Grand-Tronc. Par la motion que je me propose de faire je demande qu'on donne suite à la volonté du comité et que le paragraphe s'applique aux marchandises en route et non aux trains, et je conserve la restriction qui exige que les marchandises soient dans une voiture en marche le dimanche matin. Dans l'intention du comité et de celle de la "Lord's Day Alliance", ces marchandises devaient, je crois, pouvoir se rendre à destination.

Je propose de remplacer le paragraphe "h" de l'article 3 par le suivant :

L'acheminement vers leur destination de toutes marchandises sur les trains et navires en marche lorsque commence le dimanche et le travail qui s'y rattache.

M. AYLESWORTH : Cette question a été discutée à fond l'autre jour. J'ai suivi attentivement le discours de mon honorable ami et je n'y ai pas vu un seul argument nouveau en faveur de cet amendement. Nous revenons inutilement sur ce qui a été fait.

Il prétend que le bill tel qu'adopté au comité n'exprime pas fidèlement l'intention du comité. Il a soutenu la même thèse l'autre jour et un membre, au moins, du comité lui a répondu que le paragraphe tel que rédigé exprime exactement ce que le comité entendait dire, et ce qu'il se rappelait des délibérations du comité différerait absolument de la version qu'en donnait l'honorable député de Cornwall (M. Pringle). Pour ma part, je considère que cet amendement doit être rejeté.

M. PRINGLE : En vertu du présent paragraphe, les marchandises en route le dimanche matin pourraient-elles être transportées à destination ?

M. AYLESWORTH : L'honorable député m'a déjà posé la même question et je lui ai donné la meilleure réponse que j'ai pu. Le comité a été à même d'apprécier et la demande et la réponse.

M. PRINGLE : Je demande que ma motion soit mise aux voix.

(L'amendement de M. Pringle est rejeté.)

La motion de M. Aylesworth est adoptée, il est fait rapport du bill et les amendements sont lus une 1re fois.

M. PRINGLE.

M. AYLESWORTH : Je propose que les amendements soient examinés par ordre.

(La motion est adoptée.)

Sur l'amendement à l'effet d'ajouter le paragraphe suivant à l'article 5 :

Il n'est permis à personne appartenant à un club ou une société dans laquelle on paye une contribution annuelle ou périodique quelconque, ou qui est payée à tel club ou telle société à titre de contribution régulière, de jouer sur les terrains ou dans le local du club ou de la société à l'un quelconque des jeux connus sous le nom de golf, de cricket, ou à tout autre jeu de balle, ou d'y assister.

M. AYLESWORTH : Je propose :

Que cet amendement ne soit pas maintenant lu une 2e fois, mais que le bill soit renvoyé à l'examen du comité général, avec instruction de le supprimer.

Quelques DEPUTES : Adopté.

D'autres DEPUTES : Rejeté.

M. SPROULE : Je soulève la question de règlement. Pendant que nous sommes à discuter les amendements a-t-on le droit de renvoyer le bill au comité général ? Cela pourrait se faire sur la proposition de la 3e lecture, mais à présent, ce serait irrégulier.

L'honorable M. L. P. BRODEUR (ministre de la Marine et des Pêcheries) : Je n'ai pas le moindre doute que cette procédure est parfaitement régulière. La Chambre a le droit d'ordonner ce qu'elle veut et si elle désire que le bill soit renvoyé à l'examen du comité général il ne peut pas y avoir d'objection à cela, en tant qu'il s'agit de la régularité de la procédure—

M. SPROULE : La question est de savoir si la Chambre accepte cet amendement ou non. Je ne vois pas en vertu de quelle règle on peut, avant que la Chambre ait décidé si elle accepte ou non, proposer que le bill soit renvoyé au comité général.

M. BRODEUR : C'est une décision de la Chambre en vertu de laquelle le comité général pourra décider le rejet ou le maintien de cet amendement.

M. SPROULE : C'est lors de la 3e lecture qu'on peut proposer que ces instructions soient données au comité.

M. BRODEUR : La motion est à l'effet que l'amendement ne soit pas maintenant lu une 2e fois, mais que le bill soit renvoyé au comité général avec instruction de le supprimer.

M. SPROULE : La motion déposée ne demande pas que le bill soit lu une 3e fois, mais que l'amendement soit lu une 2e fois. Il faut que la Chambre se prononce sur cette motion avant qu'on puisse proposer que le bill soit renvoyé au comité.

M. BRODEUR : Cette motion peut être faite aussi bien à présent qu'à l'occasion de la 3e lecture.

M. R. L. BORDEN : Cela me paraît une procédure bien compliquée. La Chambre est saisie d'une motion pour que l'amendement soit lu une 2^e fois et adopté. Si cette motion est votée, l'amendement devient partie du bill pour la 3^e délibération. Si la motion n'est pas votée, l'amendement est rejeté.

M. L'ORATEUR : La motion n'est pas devant la Chambre sous cette forme. Elle comporte le 1^{re} lecture de l'amendement. Il n'y a pas de motion demandant que l'amendement soit lu une 2^e fois. La motion demande que l'amendement ne soit pas maintenant lu une 2^e fois, mais que le bill soit renvoyé devant le comité général, avec instruction de le supprimer.

M. HENDERSON : Il y a quelques jours un député de Montréal proposa un amendement qui a été déclaré irrégulier. Cet amendement se rapportait à l'article concernant les juifs. L'amendement a été déclaré irrégulier parce que la question avait déjà été décidée par le comité ou par la Chambre, et qu'elle ne pouvait pas être ramenée sur le tapis. Si votre décision était bien fondée l'autre jour, monsieur l'Orateur, vous ne pouvez pas décider autrement aujourd'hui en disant que nous pouvons revenir sur ce qui a été fait et rejeter ce qui a été adopté. Je maintiens que cette motion du ministre de la Justice doit être déclarée irrégulière pour la même raison que l'amendement de l'honorable député de Montréal l'a été, c'est-à-dire parce que la Chambre s'est déjà prononcée sur la question.

M. L'ORATEUR : Je considère que la motion est régulière. Je consulte la Chambre sur la question de savoir si cette motion sera adoptée.

M. AYLESWORTH : Avant que la question soit mise aux voix, je désire donner quelques explications. Au cours du débat, tant devant la Chambre que devant le comité, il a été déclaré à plusieurs reprises, par moi ainsi que par l'honorable premier ministre, et il a été admis par les deux partis que ce projet de loi a été préparé dans un esprit de concessions mutuelles et de conciliation, tant au point de vue des intérêts commerciaux en jeu, qu'au point de vue des opinions individuelles sur la question du repos dominical dans les différentes parties du pays. C'est dans cette disposition d'esprit que le bill a été non seulement rédigé, mais aussi discuté et défendu depuis le commencement. C'est dans cet esprit que l'honorable premier ministre, parlant sur l'article 5, a prononcé les paroles qu'on a citées aujourd'hui, au sujet des jeux le dimanche.

L'article 5 décrète pour tout le Canada des dispositions qui jusqu'à présent n'ont pas force de loi dans certaines parties du pays et qui, dans d'autres parties, existent beaucoup plus sévères. C'est donc essentiellement un compromis. Cet article 5 a

été rédigé par ceux qui désirent cette loi, et tout ce qu'ils demandent à la Chambre, c'est qu'elle interdise les jeux qui sont joués pour de l'argent ou des prix.

Quant aux autres jeux, l'intention bien arrêtée des promoteurs de la loi est d'en laisser le règlement aux législatures des différentes provinces. Pour ce qui me concerne et pour ce qui concerne le Gouvernement, ce point était parfaitement réglé. C'est ce que l'honorable premier ministre a déclaré de son siège dans cette Chambre. Or, l'amendement s'écarte radicalement de cette entente, et s'il devait faire partie de la loi, elle imposerait aux parties du pays qui n'interdisent pas les jeux le dimanche, une disposition que nous n'avons jamais eu l'intention de leur imposer. Pour cette raison, le Gouvernement, qui est responsable de ce projet de loi considère que cet amendement ne doit pas faire partie du bill et, partant, je demande que le bill soit renvoyé au comité général pour que l'amendement en question en soit retranché.

M. PRINGLE : L'honorable ministre de la Justice peut-il nous dire où est l'honorable député de Wellington-nord (M. Martin) qui a proposé cet amendement ?

M. ARMAND LAVERGNE : Je suis opposé à ce bill du commencement à la fin, mais s'il faut subir une loi du dimanche elle doit s'appliquer au riche comme au pauvre. Puisqu'on prive le pauvre de ses amusements, si ces amusements doivent lui coûter 10 cents, on doit également en priver le riche qui paie \$100 pour se les procurer. Je ne vois pas de différence entre un pauvre homme qui paie 10 cents pour assister à un spectacle et un richard qui va jouer au golf ou à tout autre jeu à son club, et qui paie \$100 par année pour ce privilège.

Par conséquent, je veux qu'il soit bien compris que tout en étant entièrement opposé au bill, si la Chambre persiste à l'adopter, je veux qu'il atteigne le riche comme le pauvre. Je voterai donc contre la motion de l'honorable ministre de la Justice.

M. PRINGLE : Je veux un jour de repos national, mais je ne veux pas d'une loi pour le riche, comme dit l'honorable député de Montmagny (M. Lavergne), et une autre loi pour le pauvre, et c'est pour cette raison que j'appuie l'amendement de l'honorable député de Wellington-nord (M. Martin). Je ne veux pas qu'on fasse d'exceptions pour les riches citoyens de nos villes qui ont les moyens de former des clubs choisis, d'avoir des maisons de plaisir à la campagne, et des terrains pour jouer au golf. Je ne veux pas qu'on fasse une loi spéciale pour eux. La population d'Ontario est aussi scandalisée par le spectacle de ces clubmen qui jouent au golf depuis le dimanche matin jusqu'au dimanche soir, que par celui des pauvres ouvriers qui pour la bagatelle de 10 cents, vont chercher de l'air pur et quel-

ques amusements dans un parc. Depuis que ce bill est déposé, le Gouvernement n'a pas cessé de faire de ces distinctions odieuses.

Il y a à peine quelques minutes, il repoussait un amendement que je proposais dans l'intérêt du peuple et qui aurait dû être adopté si nous voulons encourager les chemins de fer dont la construction nous a coûté des centaines de millions de dollars et si nous voulons qu'ils puissent supporter la concurrence des lignes rivales des Etats-Unis.

Si nous devons adopter* un jour national de repos, et si le Gouvernement veut interdire la circulation sur tous les chemins de fer de l'Atlantique au Pacifique, pour ma part, je suis prêt à l'appuyer. S'il veut fermer tous les parcs, j'en suis. Mais je n'appuierai pas une loi qui fait des exceptions en faveur de ceux qui vivent dans le luxe, en leur permettant de se rendre à leurs clubs le dimanche, pour y jouer au golf, au cricket et au tennis et qui refuse le même privilège au pauvre ouvrier qui est courbé sous le travail toute la semaine et qui n'a que le dimanche pour se recréer et respirer un peu d'air pur. C'est pour cette raison que j'appuie le bill dans sa forme actuelle.

J'aimerais à savoir où est l'honorable député de Wellington-nord, l'auteur de cet amendement. Il n'est pas loyal de la part du Gouvernement de proposer cette motion en son absence.

M. GUNN : Je regrette beaucoup que l'auteur de l'amendement ne soit pas ici. Mais j'ai eu l'honneur de l'appuyer et il me ferait peine de voir la Chambre le rejeter après l'avoir adopté. Comme vient de le dire l'honorable député de Cornwall (M. Pringle) je ne veux pas de lois de castes et je suis opposé à la motion de l'honorable ministre de la Justice.

M. GUTHRIE : L'honorable député, de Wellington-nord (M. Martin) qui a proposé l'amendement en question n'est pas à son siège, mais je suis au nombre de ceux qui, avant la suspension de la séance, ont appuyé cet amendement. Il a été discuté à fond par le comité et a été adopté par une majorité décisive. Je ne vois donc aucune raison pour revenir sur ce qui a été fait. Cet amendement ne vise que ceux qui, faisant partie d'un club ou d'une association, paient une certaine somme annuellement et ont le droit de participer à certains jeux. Les autres jeux de balle, dans l'Ontario, sont interdits par les lois provinciales. J'ai voté en faveur de l'amendement, avant six heures et je ne vois aucune raison pour modifier mon attitude.

M. R. L. BORDEN : En réponse à l'honorable ministre de la Justice, je dois dire que je ne vois pas que ce paragraphe soit d'une application plus spéciale que l'article 5 dont il fait partie. Il n'y a pas plus de compromis dans l'article 5 que dans ce paragraphe,

M. PRINGLE.

en ce qui concerne les différentes provinces. Les dispositions de l'article 5 sont d'application générale au Canada, et on n'y voit même pas les restrictions qui ont été introduites dans l'article 2. Je ne sais pas du tout la distinction que cherche à faire l'honorable ministre de la Justice entre l'application de l'article 5 tel qu'il est actuellement et cet amendement proposé par l'honorable député de Wellington-nord, qui, malheureusement est absent en ce moment. Je ne puis que déplorer le manque de courtoisie du Gouvernement qui propose cette motion en son absence. C'est manquer aux égards dus à un loyal partisan de profiter du moment où il n'est pas ici pour présenter cette motion. Il vaudrait mieux passer à la discussion des autres amendements et l'envoyer chercher, pour lui permettre d'exposer sa manière de voir sur la question.

Quoi qu'il en soit, je répète que je n'admets pas du tout la distinction que cherche à établir l'honorable ministre de la Justice. L'article, tel qu'il est, est d'une application générale et il n'y a pas plus de compromis ou d'intention de compromis dans l'article 5, tel qu'il était, que dans l'article 5, accompagné de cet amendement.

M. FIELDING : Je n'admets pas l'interprétation que certains députés donnent au mot "club" pour faire croire que ce que l'on propose est une législation en faveur du riche, au détriment du pauvre. Pour un club d'hommes riches qui sera atteint par ce mot, il y en aura douze, de pauvres gens. Il existe dans le pays un nombre illimité d'associations connues sous le nom de clubs et qui sont composées de pauvres gens, d'enfants d'écoles, de gens de la classe moyenne et ce sont les membres de ces clubs, riches et pauvres, qui seraient atteints par cet amendement. L'idée que cette loi est faite à l'avantage du riche et au désavantage du pauvre est fausse et n'aurait pas dû être émise dans cette Chambre.

M. BARR : J'aimerais à savoir si l'honorable ministre des Finances considère qu'il est dans l'intérêt du pays d'encourager les écoliers à aller à leurs clubs et à se livrer à différents amusements le dimanche. Si c'est la doctrine qu'il prêche, je ne crains pas de dire qu'il ne trouvera pas dans le pays une personne sur cent pour dire comme lui. Il n'était pas possible d'imaginer un plus fort argument que celui-là en faveur de l'amendement, que le Gouvernement veut faire supprimer.

En dépit des explications du ministre des Finances, je persiste à croire que cette loi est dirigée contre le pauvre. D'où est partie l'influence qui a dicté cette motion? Avec qui les ministres ont-ils dîné? Dans la chaleur communicative d'un bon repas, ils se sont racontés les uns aux autres les malheurs terribles qui allaient fondre sur les pauvres ouvriers si cet amendement n'était pas supprimé, et dans de vrais discours

d'après dîner, ils demandent à la Chambre de remettre le bill dans sa forme primitive pour que les riches puissent continuer à se livrer à leur amusement favori le dimanche.

Pour convaincre la Chambre, l'honorable ministre des Finances ne peut rien imaginer de mieux que de nous dire que l'amendement fait au bill peut atteindre les enfants des écoles, les empêcher de se réunir à leurs clubs et de se livrer à leurs amusements le dimanche.

Dans l'Ontario, les autres jeux sont défendus, mais les parties dans les clubs des riches sont permises, et on nous demande maintenant de ne pas priver les riches de ce privilège. C'est la tentative la plus flagrante d'une loi de castes qui se soit vue dans le Parlement. Il est regrettable que les bonnes dispositions qui se sont manifestées avant le dîner soient disparus après dîner. Si cette motion du ministre de la Justice n'est pas rejetée, la majorité aura manqué de bonne foi envers la Chambre et le pays. S'il était connu demain matin que nous avons pris les moyens de mettre fin au privilège qu'avaient les riches de jouer au golf et à d'autres jeu le dimanche, tout le pays acclamerait cette nouvelle avec joie. D'un autre côté, le Gouvernement a fait sentir le fouet à ceux de ses partisans—assez nombreux—qui ont voté en faveur de cet amendement, et cela semble indiquer qu'il se prépare à manquer à la foi jurée.

M. SPROULE : Etant un de ceux qui ont voté en faveur de cet amendement, adopté à une forte majorité, j'ai le droit de trouver étrange la conduite de l'honorable ministre de la Justice. Quand un bill est adopté par le comité général de la Chambre avec modifications, l'usage veut qu'il soit accepté et voté par la Chambre. L'action du ministre, ce soir, semble être le résultat d'un plan ayant pour but d'é luder la décision prise par la majorité du comité. Pendant la suspension de la séance, le Gouvernement a battu le rappel de ses partisans et il veut maintenant faire rejeter un amendement qui a été voté par un de ses partisans et qui a été voté malgré les ministres. Ces derniers ont été battus, et au lieu de remettre leur portefeuille comme ils le devraient, ils cherchent à reconquérir leurs lauriers en demandant à leurs partisans de rejeter cet amendement. On me fait observer que l'honorable député de Wellington-nord (M. T. Martin) est à son siège. J'en suis bien aise, car je suppose. . .

M. T. MARTIN : L'honorable député de Wellington-nord est toujours à son poste. Mon nom a été mentionné deux ou trois fois, mais je dirai que j'étais dans la salle n° 16 à causer avec des amis et où on pouvait le trouver à tout moment. Je ne suis pas de ceux qui se sauvent.

M. SPROULE : L'honorable député devrait être au moins reconnaissant envers

ceux qui ont empêché son amendement d'être rejeté avant son retour. Sans nous, cet amendement aurait tout probablement été supprimé pendant son absence.

M. T. MARTIN : J'étais dans la salle entre 9 heures et 9 heures et demie et si je suis sorti à ce moment, c'est que quelqu'un m'a fait demander dans la salle n° 16. C'est une explication plausible de mon absence momentanée de la salle, et je pouvais être ici d'un instant à l'autre.

M. SPROULE : L'honorable député ne paraît pas nous être reconnaissant d'avoir défendu son amendement jusqu'à son retour, à moins qu'il y eut une entente entre lui et le Gouvernement, je ne comprends pas qu'il se soit absenté.

La prétention du ministre des Finances que ces clubs contiennent plus de pauvres gens que d'hommes riches est tout à fait erronée. Qu'on parcourre toutes les villes et villages du pays où habite la classe moyenne et combien y trouve-t-on de ces clubs?

M. AYLESWORTH : Chaque village a son club de baseball.

M. SPROULE : Un club de baseball n'est pas du genre de ceux qui se réunissent le dimanche, autant que je sache. Je n'ai jamais entendu dire qu'un club de baseball se réunissait dans ses salles le dimanche, pour discuter les affaires du club.

M. DEMERS : L'honorable député sait que dans la province de Québec ces réunions ont lieu le dimanche.

M. SPROULE : Je n'en sais rien du tout. Je parle de ce qui se passe dans la province d'Ontario et je dis que ce n'est pas la coutume de ces clubs de baseball de se réunir le dimanche pour parler d'affaires. Les clubs, comme le club Rideau et autres composés d'hommes riches qui ont les moyens de payer une forte contribution annuelle se rassemblent le dimanche et peuvent se livrer à leurs amusements ordinaires. Mais ce privilège est refusé aux autres, parce qu'ils n'ont pas les moyens de payer comme les riches. La population de ce pays ne demande pas que ces réunions aient lieu le dimanche, ni que les membres de ces clubs se livrent ce jour-là à leurs amusements favoris, le cricket ou baseball ou quoi que ce soit. Notre population chrétienne veut que le dimanche soit observé chrétiennement, elle ne veut pas d'exception pour les membres de ces clubs et la Chambre a agi sagement en leur retranchant ce privilège. J'ai voté en faveur de l'amendement en comité général, et je voterai contre la motion à l'effet de renvoyer ce bill au comité général pour que cet amendement soit retranché.

Il y a un autre point sur lequel je désire appeler l'attention. Quand le comité s'est prononcé sur une question de principe dans tout article d'un bill, et cela à une forte majorité, ce comité se décernerait à lui-

même un démenti formel s'il revenait sur sa décision. Cette tentative du ministre de la Justice jette du ridicule sur toute la Chambre et ne peut qu'attirer sur elle le mépris du public, et je serais bien surpris si lorsque nous nous formerons de nouveau en comité général, nous consentons à réformer le verdict que nous avons rendu avant six heures.

M. T. MARTIN : Je suis surpris de voir l'honorable député de Grey-est me reprocher de m'être absenté de la Chambre.

M. SPROULE : Je ne vous ai fait aucun reproche.

M. MARTIN : Je dis que ce reproche comportait une insinuation absolument malveillante. Je suis arrivé ici entre huit heures et neuf heures, et je suis resté à mon siège jusqu'à ce que quelqu'un m'ait fait demander au dehors et je suis ensuite revenu. Je causais avec un ami dans la salle n° 16 prêt à reparaitre au premier avis. Je ne vois pas pourquoi l'honorable député insinue que j'ai cherché à me dérober. Ces insinuations sont déplacées surtout dans la bouche d'un vieux parlementaire comme l'honorable député de Grey-est.

Je n'ai eu d'entente avec personne, je n'ai parlé à aucun ministre, personne ne m'a dit que telle et telle chose se ferait ou ne se ferait pas. Et je fais cette affirmation catégorique en présence de mes collègues. Pas un membre du Gouvernement ne m'a parlé de cette question ; je veux que cela soit bien compris.

M. BARKER : L'honorable ministre des Finances (M. Fielding) semblait tenir beaucoup à expliquer à la Chambre que la proposition du ministre de la Justice n'est pas faite dans l'intérêt des classes riches qui voudraient jouer au golf ou au cricket le dimanche, mais qu'elle est faite dans l'intérêt des jeunes gens pauvres qui veulent aussi avoir leur club. L'honorable ministre devrait aller un peu plus loin et nous dire quels sont les jeux auxquels il voudrait voir les jeunes gens se livrer le dimanche. Désire-t-il que la jeunesse organise des courses à bicyclette ou à pied ? Il a peut-être d'autres amusements en vue. Son idéal serait peut-être de voir la jeunesse canadienne consacrer le dimanche au jeu de billard, à des combats de coqs, comme fait remarquer l'honorable député de Toronto-nord (M. Foster). Il y a encore une foule d'autres jeux. Le jeu national du poker entre peut-être dans les vues de l'honorable ministre des Finances. Il aurait dû aller un peu plus loin et nous expliquer ce qu'il entend protéger par cet article 5 :

M. L'ORATEUR : Je mets aux voix la motion suivante :

Il est proposé par M. Aylesworth que cet amendement ne soit pas lu maintenant pour la 2e fois, mais que le bill soit renvoyé au comité

M. SPROULE.

général de la Chambre avec instruction d'en supprimer l'amendement.

M. FOSTER : Monsieur l'Orateur, avez-vous rendu votre décision sur cette question ?

Plusieurs DEPUTES : Oui ! oui !

M. FOSTER : Je n'en ai jamais si bien saisi toute la portée qu'à la lecture que vous venez d'en faire. Nous voici formé en comité. Le comité entreprend l'examen d'un article. Un amendement est proposé, il est mis en discussion et après un long débat un décision est prise sur cet amendement. Dans le cas actuel l'amendement est adopté. Le bill passe ensuite du comité à la Chambre. Alors la Chambre changeant d'attitude dit : Nous demandons le renvoi du bill au comité qui vient de prendre une certaine décision, avec instruction de revenir sur cette décision. Je dis que cette manière de procéder n'est pas correcte. La Chambre ayant connu la volonté du comité peut en agir comme elle voudra—elle peut se rallier à cette décision ou la rejeter—mais comment la Chambre peut-elle oser la renvoyer au comité général en lui donnant arbitrairement pour instruction de réformer une décision qu'il a prise après examen ? Si le comité a un peu de volonté, il refusera de se soumettre aux dictées de la Chambre qui veut le faire se déjuger. Tout cela me paraît irrégulier et je demande l'avis de monsieur l'Orateur.

M. L'ORATEUR : J'ai déjà décidé que le règlement permet d'amender un bill après qu'il en a été fait rapport, et je considère que c'est ce que l'on veut faire dans le moment. La motion de M. Aylesworth est maintenant mise aux voix. La Chambre est-elle d'avis de l'adopter ?

(La motion de M. Aylesworth, mise aux voix, est adoptée.)

Ont voté pour :

MM.	MM.
Archambault,	Johnston,
Aylesworth,	Lachance,
Beauparlant,	Lanctot,
Béland,	Lapointe,
Bickerdike,	Laurence,
Borden (sir Frederick),	Laurier, (sir Wilfrid),
Boyer,	Lavergne,
Brodeur,	(Drum.-et-Arth.),
Bureau,	LeBlanc,
Calvert,	Lemieux,
Campbell,	Loggie,
Carney,	Maclean (Lunenburg),
Carrier,	Macpherson,
Chisholm (Antigonish),	McCarthy (Simcoe),
Clarke,	McIntyre, (Perth),
Costigan,	McIntyre (Strathcona),
Delisle,	McLennan,
Demers,	Marcelle (Bagot),
Desjardins,	Marcel (Bonaventure),
Devlin,	Mayrand,
Dubeau,	Monk,
Emmerson,	Oliver,
Ethier,	Pardee,

Fielding,	Parmalee,
Finlay,	Paterson,
Finlayson,	Paquet,
Fisher,	Parent,
Fortier,	Perley,
Galliher,	Pickup,
Gauvreau,	Proulx,
Geoffrion,	Ratz,
Gervais,	Reid (Ristigouche),
Girard,	Ross, (Cap-Breton),
Gladu,	Sinclair,
Grant,	Telford,
Greenway,	Templeman,
Harty,	Tobin,
Hughes,	Turgeon,
(King's, I.-P.E.)	Watson,
Hunt,	Wilson (Russell)—79.
Jackson (Selkirk),	

Ont voté contre :

MM.	MM.
Alcorn,	Jackson (Elgin),
Armstrong,	Kennedy,
Avery,	Lake,
Barker,	Lalor,
Barr,	Lancaster,
Bergeron,	Lavergne (Montmagny),
Blain,	Leonard,
Borden (Carleton),	Macdonell,
Bourassa,	Maclean (York),
Bristol,	Martin
Chisholm (Huron),	(Queen, I.P.-E.),
Christie,	Martin (Wellington),
Cochrane,	Northrup,
Crocket,	Porter,
Elson,	Pringle,
Foster,	Sproule,
Fowler,	Staples,
Gunn,	Taylor,
Guthrie,	Walsh,
Henderson,	Wilson
Herron,	(Lennox-et-Addington),
Hughes (Victoria),	Wright (Muskoka)—42.

La Chambre revient à la discussion en comité général.

M. AYLESWORTH : Je propose que l'article, renvoyé au comité général, soit supprimé.

M. SPROULE : Je ne conçois pas que la Chambre consente à se déjuger ainsi. La plupart de ceux qui ont voté en faveur de l'amendement cet après-midi sont ici ce soir, et je ne crois pas qu'ils veuillent se contredire et voter son renvoi. La question a été discutée à fond, une décision a été prise régulièrement et quelques heures après on vient demander aux mêmes députés de réformer cette décision. Pour ma part, je ne le ferai pas.

M. TAYLOR : La principale raison donnée par le ministre de la Justice pour renvoyer le bill au comité général, c'est que dans chaque village il y a un club de baseball auquel il faut verser une contribution annuelle pour en faire partie. Je connais autant de villes et de villages dans l'Ontario que le ministre de la Justice, et je le défie de me nommer une localité où un club de baseball exige une contribution annuelle et se trouverait atteint par cet amendement.

Ces clubs, en règle générale, n'exigent pas de contributions annuelles, mais perçoivent des dons volontaires.

M. GALLIHER : J'ai fait partie de plusieurs clubs de baseball dans l'Ontario ainsi que dans d'autres provinces, et je n'en ai jamais connu qui n'exigeaient pas une contribution.

M. TAYLOR : L'honorable député peut parler de la Colombie-Anglaise, mais il ne connaît pas la province d'Ontario comme moi.

M. GALLIHER : Mon honorable ami me permettra . . .

Plusieurs VOIX : A l'ordre ! silence !

M. GALLIHER : Je demande la permission de poser une question.

Quelques VOIX : Silence.

M. TAYLOR : Je suis prêt à répondre à toute question que l'honorable député voudra me poser.

M. L'ORATEUR SUPPLEANT : L'honorable député (M. Galliher) ne peut poser de questions que si l'honorable député qui a la parole le lui permet. L'honorable député (M. Taylor) accorde-t-il la permission ?

M. TAYLOR : Oui.

M. L'ORATEUR SUPPLEANT : Alors, veuillez reprendre votre siège pendant que l'honorable député (M. Galliher) posera sa question.

M. GALLIHER : Mon honorable ami (M. Taylor) sait-il que j'ai habité la province d'Ontario jusqu'à l'âge de dix-neuf ans et que j'y ai fait partie de plusieurs clubs ?

M. TAYLOR : Je n'ai aucun doute que l'honorable député a habité la province d'Ontario jusqu'à l'âge de dix-neuf ans, mais il y a quarante ou cinquante ans de cela, et les choses ont bien changé depuis un demi-siècle.

L'amendement proposé par l'honorable député de Wellington-nord (M. Martin) parle des clubs de golf et autres associations de ce genre, mais ne dit pas un mot des clubs de baseball, et je défie le ministre de la Justice de nommer une seule ville d'Ontario, où il y a un club de baseball qui exige de ses membres une contribution annuelle . . .

M. AYLESWORTH : Ou périodique.

M. TAYLOR : Ou périodique ?

M. AYLESWORTH : Eh bien, alors.

M. TAYLOR : Pouvez-vous nommer une seule ville ?

M. AYLESWORTH : Il y en a tant que je ne pourrais pas toutes les nommer avant la fin de la séance.

M. TAYLOR : Cette réponse nous donne à peu près la mesure de l'honorable minis-

tre de la Justice. Il cherche à se moquer de son adversaire, il le traite du haut de sa grandeur, et parce qu'il est tout bouffi de lui-même, il s'imagine que tout le monde doit courber l'échine devant lui. Dans la ville où j'habite, il y a plusieurs clubs de baseball, mais on ne paie pas de contribution annuelle pour en faire partie. Les membres se cotisent entre eux pour acheter les instruments et les appareils nécessaires et c'est ainsi que les choses se passent partout dans l'Ontario. L'amendement en question est dirigé contre les clubs réguliers qui ont des maisons de clubs à entretenir et non pas contre les clubs de baseball.

M. BARR : J'en appelle au règlement. Il y a quelque temps j'ai proposé la suppression d'un article du bill; mais ma motion a été déclarée irrégulière. Aujourd'hui, le ministre de la Justice propose aussi qu'un article soit rayé du bill, et si ma motion était irrégulière, la sienne doit l'être aussi.

M. L'ORATEUR SUPPLÉANT : Il y a une distinction à faire. L'honorable député a déposé sa motion pendant que la Chambre siégeait en comité, et dans le cas actuel, la Chambre a renvoyé le bill devant le comité avec instruction de le remettre en délibération.

M. R. L. BORDEN : La principale raison à régler pour retrancher ce paragraphe, c'est qu'il atteindrait les clubs de baseball. Je n'ai pas eu connaissance que la population du Canada désire tout particulièrement que des parties de baseball puissent avoir lieu le dimanche. Ceux qui ont voté en faveur de cet amendement avant six heures et qui sont maintenant disposés à le supprimer ont-ils reçu de leurs électeurs dans l'intervalle quelques communications les informant qu'il existe dans le pays une opinion très prononcée en faveur des parties de baseball le dimanche?

Cependant, c'est la seule raison que donne le ministre de la Justice—j'ai peut-être tort d'appeler cela une raison—c'est le seul prétexte qu'il nous donne. Le ministre des Finances est venu à la suite et a fortement insisté sur ce point qu'il faut permettre à nos jeunes gens de se livrer à ces exercices le dimanche. Je ne vois pas que cela soit absolument nécessaire. La plupart des jeunes gens du pays ne manquent généralement pas d'occasions de jouer pendant les six jours de la semaine, et je n'ai jamais entendu dire qu'il existait un désir général dans le pays en faveur des jeux le dimanche.

M. ARMAND LAVERGNE : Je ne crois pas que l'amendement de l'honorable député de Wellington-nord (M. Martin) empêche les jeunes gens de jouer à la balle le dimanche. Cet amendement atteint les clubs, mais non les jeunes gens.

M. R. L. BORDEN : Je veux parler des jeunes gens formés en club. Je ne me suis

M. TAYLOR.

pas servi des termes exprès de l'amendement, et mon honorable ami (M. Lavergne) a raison de me le faire observer.

Il n'est permis à personne appartenant à un club ou une société dans laquelle on paie une contribution annuelle ou périodique quelconque ou qui est payée à tel club ou telle société à titre de contribution régulière, de jouer sur les terrains ou dans le local du club ou de la société à l'un quelconque des jeux connus sous le nom de golf, de cricket, ou à tout autre jeu de balle, ou d'y assister.

L'honorable député de Montmagny a raison de dire que cette défense est limitée et restreinte à ceux qui font partie des clubs qui exigent une contribution de leurs membres. Cela ne fait que mieux ressortir ce que je disais. La population ne nous a jamais fait savoir que son désir était de permettre aux jeunes gens de jouer à la balle le dimanche, et dans tout ce qui a été dit ce soir je ne vois aucun argument qui n'ait pas été avancé cet après-midi.

L'honorable ministre de la Justice en combattant un amendement proposé par l'honorable député de Cornwall (M. Pringle), a prétendu que ce dernier n'avait apporté aucun argument nouveau et que par conséquent la décision du comité devait être respectée. Le même raisonnement pourrait s'appliquer à l'honorable ministre de la Justice dans ce cas-ci. La question a été discutée à fond, et aucune raison n'a été apportée qui n'aurait été discutée avant six heures. Je maintiens donc que le comité devrait se déclarer offensé de l'action de la Chambre qui lui a renvoyé le bill, et refuser de revenir sur sa décision.

M. AYLESWORTH : L'honorable chef de l'opposition (M. R. L. Borden) a dénaturé le motif que j'ai donné pour demander le renvoi de ce paragraphe, et je ne conçois pas qu'il ait pu le faire autrement que de propos délibéré car, en demandant le renvoi du bill au comité général, j'ai expliqué clairement à la Chambre que la raison que j'avais d'agir ainsi était que lorsque l'article 5 est venu en discussion pour la première fois, l'honorable premier ministre et moi avions clairement expliqué que l'intention de cet article 5 se bornait à interdire les jeux, joués pour de l'argent, et que les jeux qui n'étaient pas joués pour de l'argent continueraient à être régis par les lois des différentes provinces. Pour ce qui me concerne, c'est le seul motif que j'ai de demander le renvoi de cet amendement.

M. R. L. BORDEN : L'honorable ministre de la Justice n'a-t-il pas parlé particulièrement des parties de baseball?

M. AYLESWORTH : J'en ai parlé après que l'honorable ministre des Finances (M. Fielding) eut expliqué que cette loi n'était pas faite dans l'intérêt du riche contre le pauvre. C'est alors que j'ai fait la remarque qu'il y avait des clubs de baseball dans tous

les villages et qu'ils seraient atteints par cet amendement.

M. R. L. BORDEN : La chose a certainement été mentionnée par le ministre de la Justice et le ministre des Finances, et dans mes remarques j'ai pris la peine de me reprendre pour expliquer que les ministres avaient cité ces clubs de baseball comme un exemple. Quant à savoir si j'ai pu dénaturer avec intention des raisons qui ont été exposées à la Chambre, l'honorable ministre de la Justice me permettra de lui dire que son opinion sur ce point m'est parfaitement indifférente. J'ai occupé un siège dans cette enceinte pendant onze sessions, et je ne crois pas m'être acquis la réputation d'un homme qui dénature de propos délibéré les motifs de ses adversaires et quand le ministre de la Justice se permet de m'adresser ce reproche, il va au delà des limites permises et manque aux égards que se témoignent généralement les membres de cette Chambre. J'aurais pu demander l'application du règlement et obliger l'honorable ministre à se rétracter, mais j'ai considéré que cela n'en valait pas la peine. Je tiens cependant à ce qu'il sache bien que son opinion sur toute question de cette nature m'est absolument indifférente.

M. AYLESWORTH : L'honorable député me permettra de lui rendre la réciprocité.

M. PRINGLE : J'ai aussi quelques remarques à faire sur cette question. L'honorable ministre me paraît agacé, et cela n'a rien d'étonnant, quand on voit un grand nombre de ses partisans voter contre lui. Il est évident que depuis la suspension de la séance le Gouvernement a ramené ses partisans à résipiscence et qu'on a expliqué à un certain nombre de libéraux qui ne veulent pas encourager les jeux le dimanche qu'ils feraient mieux de rentrer dans les rangs et voter avec le ministre de la Justice et le ministre des Finances, qui se déclarent tous deux en faveur de ces jeux le dimanche.

Tout le bill est un chef-d'œuvre d'inconséquence, conçu et rédigé par le ministre de la Justice. Des représentations ont été faites au comité par des délégués du parc Grimsby, qui donne des spectacles religieux dans cette partie du pays. On exige un faible prix d'entrée, et ce parc est très fréquenté. Les prédicateurs les plus éminents des Etats-Unis et du Canada vont y faire des conférences sur les questions du jour.

Le comité a cru que s'il ouvrait la porte en faisant une exception pour un parc de cette nature, il serait obligé de permettre aussi les jeux, et nous avons décidé de fermer tous les parcs. Nous avons dit à nos amis les méthodistes du Canada : Nous ne pouvons pas vous permettre de faire venir ces prédicateurs éminents pour adresser la parole au peuple le dimanche, si vous exigez un prix d'entrée qui vous permette de faire venir ces prédicateurs. Et ensuite, nous

nous sommes dit, si nous défendons au peuple de fréquenter ces parcs le dimanche, ne devons-nous pas aussi interdire toutes les distractions ce jour-là ?

Le ministre de la Justice dit qu'il y a des clubs de baseball dans tous les villages du Canada. C'est vrai. Mais cet amendement ne les concerne pas. Il ne vise que les clubs organisés qui possèdent des terrains dans différentes parties du pays, et c'est à ceux-là que nous disons que les jeux seront interdits le dimanche. Nous ne défendons pas aux jeunes gens du village d'aller jouer à la balle dans les champs ; mais nous disons aux clubs organisés, qui ont des terrains et des maisons qui servent de lieux de réunion de respecter d'observer le dimanche et de faire cesser les jeux ce jour-là.

Le ministre des Finances cherche à nous faire la leçon en disant : Nous voulons que la jeunesse canadienne puisse jouer à la balle le dimanche ; nous voulons que nos jeunes gens apprennent à jouer au tennis, au cricket et autres jeux de cette nature, le jour du Seigneur. Pourquoi n'a-t-il pas préché cette doctrine dans les Provinces maritimes ? On voit par les statuts de ces provinces que l'on cherche à y interdire ces jeux le dimanche, même quand aucun prix d'entrée n'est exigé. La loi du Nouveau-Brunswick que je suppose semblable à celle de la Nouvelle-Ecosse, dit :

Personne ce jour-là ne jouera aux quilles, à la balle...

Justement le jeu que le ministre des Finances voudrait introduire dans tout le pays le dimanche.

... aux dés ou autres jeux.

Nous avons des lois semblables dans l'Ontario, où ces jeux sont interdits le dimanche. Une loi semblable existe aussi au Manitoba et dans les ordonnances des territoires du Nord-Ouest. Personnellement, je n'ai pas de grandes objections à permettre certains amusements modérés le dimanche ; mais je dis que, si l'on défend aux ouvriers d'aller dans les parcs, qui sont pour eux des endroits de santé, la même défense doit s'appliquer aux riches. Ce n'est pas une raison pour le ministre des Finances de dire qu'en empêchant l'homme riche de jouer au golf, on peut aussi priver la jeunesse de jouer à la balle le dimanche. Tout le bill n'est qu'un amas de contradictions.

M. BUREAU : Les honorables députés de la gauche semblent donner à cet amendement une interprétation qu'il ne comporte pas. La disposition qu'il contient ne frappe pas uniquement le riche. Il n'y est pas du tout question de la valeur de terrains ou des bâtiments que peut posséder un club, ni du prix de la contribution annuelle exigée des membres. Les terrains et autres propriétés du club peuvent avoir une valeur de \$10,000 ou de \$50,000. Ceux que les honorables députés de la gauche atteindraient le

plus en refusant de rejeter cet amendement seraient les ouvriers.

Plusieurs VOIX : Oh ! oh !

M. BUREAU : Il n'y a pas de "Oh" qui tienne. Il y a beaucoup d'ouvriers qui, ayant travaillé toute la semaine, louent un terrain, pour lequel ils paient une contribution annuelle de 50 centins ou un dollar, et, le dimanche, ils vont y jouer au palets, ce qui est une récréation bien innocente. Bien souvent aussi, ils louent un terrain qu'ils entretiennent au moyen d'une contribution périodique, et, le dimanche, ils s'y rendent avec leur famille pour jouer au cricket. Si cet amendement n'est pas rejeté, ce sont ces ouvriers qu'on atteindra plus particulièrement, en les privant d'une récréation bien innocente, le dimanche.

Vous les frapperez bien plus lourdement que le riche, parce que le riche peut se protéger lui-même. S'il ne peut pas jouer au golf sur son terrain de golf, il peut sortir dans son automobile, ou dans sa voiture et n'est pas embarrassé pour s'amuser le dimanche.

M. PRINGLE : Quant à l'article 5, il épêche les ouvriers d'aller à ces parcs si on y exige un prix d'entrée.

M. BUREAU : Mais je ne parle pas des parcs où l'on exige un prix d'entrée. Je parle de cet amendement à l'article 5 que les honorables députés de la gauche veulent maintenir dans le bill et que nous voudrions faire retrancher.

Cet amendement est conçu comme suit :

Il n'est permis à personne appartenant à un club ou une société dans laquelle on paie une contribution annuelle ou périodique quelconque ou qui est payée à tel club ou telle société à titre de contribution régulière, de jouer sur les terrains ou dans le local du club ou de la société à l'un quelconque des jeux connus sous le nom de golf, de cricket, ou à tout autre jeu de balle, ou d'y assister.

Je dis que cet article atteint plutôt le pauvre que le riche. Je dis qu'il atteint les ouvriers qui louent un morceau de terre et paient une contribution annuelle pour l'entretien, et où le dimanche, après avoir travaillé toute la semaine, ils vont jouer une partie de palet ou de croquet ou autre jeu innocent. Je dis qu'il rendra aussi un grand nombre d'enfants passibles de la loi—des enfants qui jouent le hockey sur un terrain pour l'usage duquel il est exigé une petite contribution annuelle. Mais comment atteindra-t-il les gens qui vont le dimanche au club Rideau ou aux terrains de golf, qui s'assoient sur la véranda et y fument leurs pipes ou leur cigare ? L'article ne les atteindra pas, mais il atteindra le pauvre homme qui travaille six jours par semaine et qui essaie de prendre une petite récréation le dimanche dans son propre petit club, son propre petit terrain de club. Priez nos maisons d'éducation. Les élèves paient

M. BUREAU.

une certaine contribution par année pour entrer dans leurs clubs. Ils forment leurs propres clubs pour des jeux dont ils ont la direction, ils élisent leurs propres officiers, ils ont leurs propres terrains et vous les priveriez le dimanche de jouer à la balle sur ces terrains durant les heures de récréation. C'est très bien de tendre un piège et de dire que vous voulez mettre l'homme riche sur le même pied que le pauvre. Mais ce n'est pas ce que vous allez faire. L'homme riche peut se défendre lui-même, mais l'homme pauvre ne le peut pas, et sous prétexte de viser le riche, c'est le pauvre que vous attrapez.

M. ARMAND LAVERGNE : Puisque l'honorable député désire si fortement protéger le pauvre, pourquoi n'a-t-il pas voté contre l'article 5 ? Aux termes de cet article le pauvre homme ne peut assister à aucune représentation au Parc-Sohmer le dimanche. Pourquoi l'honorable monsieur n'a-t-il pas voté contre cet article ? Je dis que le présent amendement prévoit le cas des clubs qui appartiennent à des gens riches qui les dirigent et paient de fortes redevances chaque année, tels que le Golf Club et le dimanche ces gens peuvent jouer au golf toute la journée tandis que le pauvre homme ne peut pas louer une voiture pour se rendre à la campagne avec sa famille. Si l'honorable député de Trois-Rivières (M. Bureau) était si intéressé à protéger le pauvre homme, pourquoi n'a-t-il pas voté contre l'article ? C'est l'article le plus injuste du bill tout entier et il frappe l'homme pauvre.

M. FIELDING : Quant à ce qu'a dit l'honorable député de Cornwall-et-Stormont (M. Pringle) au sujet de mes remarques concernant les Provinces maritimes, je m'oppose à son—je ne dirai pas son interprétation—mais à sa parodie des quelques paroles que j'ai prononcées dans les premiers jours de cette discussion.

Je préfère être jugé d'après les "Débats" plutôt que par ce qu'a dit l'honorable député au sujet de la nature de mes paroles. Je n'ai entendu soulever aucune difficulté dans les Provinces maritimes au sujet de cet article. La "Lord's Day Alliance" là-bas ne l'a pas demandé. On ne demande cet article ni dans les Provinces maritimes ni dans aucune partie du Canada que je sache—et certainement pas dans la province d'où je viens. La "Lord's Day Alliance" ne l'a pas demandé. Personne ne l'a demandé, et toute inquiétude de la part de mon honorable ami relativement à la province de la Nouvelle-Ecosse, est absolument inutile.

M. PRINGLE : Alors quelle province demanda cette loi concernant l'observance du dimanche ?

M. FIELDING : Je ne parle pas de la loi concernant l'observance du dimanche, mais en particulier de cet amendement qui fait le

sujet de notre discussion. *Je ne connais aucune province qui l'ait demandé. Certainement la province qui me touche le plus près ne l'a pas demandé et je consens bien volontiers à le retrancher.

M. SPROULE : Lorsque j'ai dit qu'il n'y avait pas de clubs dans la campagne, dans les villages et les villes le ministre des Finances a répondu qu'il y avait des clubs et que nous allions priver les pauvres jeunes gens d'en jouir. Je lui ai demandé quels clubs et il a répondu: les clubs de baseball.

M. FIELDING: Je n'ai pas dit cela. D'autres l'ont dit. La chose a été dite dans la discussion générale.

M. SPROULE : J'ai compris que c'était le ministre des Finances qui m'avait répondu.

M. FIELDING : Je ne me rappelle pas l'avoir dit, mais il peut se faire que je l'aie dit. J'ai pu le dire pour donner un exemple.

M. SPROULE : Est-ce que les gens voudraient que leurs garçons, s'ils appartenaient à ces clubs, s'assemblent le dimanche et jouent à la balle ?

M. FIELDING : Dans ma province, non.

M. SPROULE : D'après la connaissance que j'ai de la province d'Ontario, je dirais également non. Mais pourquoi le ministre des Finances veut-il faire retrancher cet amendement, si les gens ne le veulent pas. Il prétend qu'il était injuste envers le pauvre homme d'adopter cet amendement de l'honorable député de Wellington (M. Martin) parce qu'il frapperait plutôt le pauvre que le riche et c'est pourquoi il désirait faire rejeter l'amendement. C'était également l'argument du ministre de la Justice. Mais nous avons répondu que les pauvres gens ne demandent pas de rejeter cet amendement. Nous disons que leurs clubs de baseball ne se réunissent jamais le dimanche et qu'en tout cas il ne s'appliquait pas du tout aux clubs de baseball, parce que les membres ne paient aucune redevance annuelle ou périodique. Ce qu'il font, c'est aller recueillir des souscriptions pour fonder le club et ensuite il se maintient au moyen des recettes prises à la porte lorsqu'ils jouent des parties, mais ils ne jouent jamais ces parties le dimanche. Les seuls clubs qui louent des terrains sont les clubs riches et ce ne sont que des clubs comme ceux de golf, où les riches jouent le dimanche, que cet amendement atteindrait. Ce ne sont pas les pauvres gens que frapperait cet amendement. Ils appuieraient cet amendement. Et le pays appuierait ce comité et la Chambre en privant les pauvres de ce droit s'ils le voulaient exercer.

M. S. JACKSON : Pour l'information de l'honorable député de Cornwall (M. Pringle) permettez-moi de lui dire qu'il se trompe

absolument dans ce qu'il dit au sujet de la loi du Manitoba. Il y a dix ans, la question a été débattue dans la législature de cette province et on y permet toutes sortes de sports le dimanche, pourvu qu'on n'exige pas de prix d'entrée.

M. PRINGLE : L'honorable député (M. Jackson) ferait mieux de lire la loi de la province du Manitoba. Qu'il prenne les statuts révisés de 1902—ils n'ont pas dix ans de date—chapitre 102, article 3, et il constatera qu'ils défendent de jouer des parties dans des enceintes closes, lorsqu'on exige un prix d'admission, ou de jouer une partie quelconque dans un endroit public dans laquelle les parties adverses jouent pour un prix ou une récompense.

Quelques DEPUTES : Très bien !

M. SPROULE : Où sont les soixante-huit voix qui ont approuvé cet amendement, il y a une couple d'heures ?

(Par 80 voix contre 38 la motion de M. Aylesworth est adoptée, et l'amendement est supprimé.)

(Rapport est fait du projet de loi ainsi modifié.)

(Les amendements sont lus pour la 1re fois.)

M. AYLESWORTH propose que les amendements soient lus une seconde fois et adoptés.

M. DAVID HENDERSON (Halton) : Comme le ministre de la Justice a le droit de proposer le renvoi au comité après que ce dernier a statué sur une question, je ne vois pas pourquoi il y aurait objection à ce qu'un honorable membre fit de nouveau la même proposition. Nous pouvons ainsi jouer à ce jeu de va-et-vient jusqu'au matin. Je crois pouvoir à mon tour déposer une motion semblable à celle du ministre de la Justice, tendant à ce que l'article ne soit pas adopté maintenant mais qu'il soit renvoyé au comité général avec instructions semblables à celles que nous avons déjà données. Je n'ai pas l'intention de faire cette motion, mais je me lève simplement...

M. L'ORATEUR : L'article a été supprimé.

M. HENDERSON : Oui, mais il y a une motion en délibération. Je me lève simplement pour attirer l'attention du ministre de la Justice, qui a institué toute cette procédure, sur l'absurdité absolue d'une procédure qui n'est pas ordinaire dans nos délibérations. Je ne me rappelle pas qu'aucune procédure similaire ait eu lieu ici. Et je pense que le pays regrettera qu'avec un bill qui devait être traité avec toute gravité nous avons virtuellement jouté—je ne dirai pas un jeu de hasard—eh bien, pratiquement un jeu de hasard, parce que la majorité va d'abord d'un côté, et immédiatement après

un caucus ou quelque autre chose, après quelque persuasion en dehors de cette salle, —je n'appellerai pas cela un asservissement, je ne veux pas être méchant—infirme par un vote de la majorité la décision antérieurement prise. Je regrette beaucoup que la dignité de la Chambre ait été abaissée comme elle l'a été dans les délibérations de ce soir.

M. R. L. BORDEN : Les amendements doivent être mis en délibération par ordre, je pense.

M. L'ORATEUR : Tous les amendements ont été adoptés, moins un.

M. R. L. BORDEN : Je ne l'avais pas cru.

M. L'ORATEUR : M. le greffier vient de me donner ce renseignement.

M. E. G. PORTER (Hastings-ouest) : Avant que la motion soit adoptée, je désire pendant un instant fixer l'attention sur une omission du bill—c'est probablement un manque d'attention—qui est d'une grande importance, il me semble. Le Gouvernement désire vivement, sans doute, perfectionner autant que possible la série des dérogations ou des exemptions, et en conséquence j'offre un amendement que j'ai dans les mains. Cet amendement s'applique à l'alinéa "n" de l'article 2 du bill, qui décrète une exemption relativement au service des bacs ou bateaux autorisés par l'autorité compétente à transporter des voyageurs le dimanche.

Mon amendement est destiné à étendre cet article de manière à exempter aussi les ponts à péage. Il n'y a dans la province d'Ontario, autant que je sache, qu'un seul pont qui soit présentement exploité par une compagnie qui tient la personnalité civile d'une loi du Parlement. Ce pont est le seul moyen de communication entre...

Sir WILFRID LAURIER : Je viens soulever la question de règlement. Nous n'en sommes pas, je crois, à discuter une motion pour la 3e lecture du projet de loi, mais seulement une motion pour l'adoption de l'amendement.

M. R. L. BORDEN : Vous nous avez déclaré, il y a un instant, monsieur l'Orateur, qu'on pouvait proposer le renvoi du projet de loi au comité général.

L'honorable L. P. BRODEUR (ministre de la Marine et des Pêcheries) : Mais la Chambre délibérait sur un amendement dont le comité général lui avait fait rapport, et quand motion a été faite pour l'adoption de cet amendement on a proposé que l'amendement ne fût pas adopté—je parle de l'amendement dont la Chambre était saisie à ce moment—mais que le bill fût renvoyé au comité.

Si j'ai bien compris, l'honorable député de Hastings-ouest (M. Porter) va proposer un amendement au sujet d'une autre partie du bill. Quand on proposera la 3e lecture du bill, il pourra alors présenter sa motion.

M. HENDERSON.

M. SPROULE : Je ne vois pas que nous soyons plus avancés qu'auparavant. Ce bill nous est d'abord renvoyé du comité général, avec un amendement, et l'on pose la question de savoir quand cet amendement sera pris en considération. On a décidé : immédiatement. Maintenant, on propose que l'amendement soit lu une seconde fois et approuvé. La forme régulière de la motion du ministre de la Justice—c'est-à-dire la forme où cette motion aurait dû être faite, bien qu'il ne lui ait pas donné cette forme—devait porter radiation de cet objet du feuillet et renvoi du bill au comité général pour l'examen de l'article en question. Et c'est là, si je saisis bien la chose, ce que propose l'honorable député de Hastings-ouest : que l'objet tendant à la ratification de l'amendement soit rayé et que le bill soit renvoyé en comité général, pour l'examen dudit article.

M. BRODEUR : Non pas, ce que la Chambre examine en ce moment, c'est cet amendement—un amendement identique. Alors, nous pouvons proposer un amendement se rapportant à cet amendement, et traitant du même sujet. Mais, si je comprends bien, l'honorable député (M. Porter) veut parler d'un autre sujet entièrement différent, et non pas du sujet dont la Chambre s'occupe en ce moment, qui est l'amendement...

M. SPROULE : Après le renvoi d'un bill au comité général, celui-ci n'est pas tenu de se renfermer dans la discussion de l'amendement proposé. Le comité général est parfaitement libre de délibérer sur le bill comme il le voudra. La motion doit porter que l'objet tendant à l'adoption de l'amendement soit rayé et que le bill soit renvoyé devant le comité général. Et alors, on pourra l'amender comme on voudra.

Quelques VOIX : Non pas.

M. SPROULE : Voici l'autorité sur laquelle je m'appuie. Bourinot dit :

Mais quand il est fait rapport d'un bill adopté avec des modifications, l'Orateur posera la question ordinaire : Quand le bill ainsi amendé en comité sera-t-il pris en considération ? Sur cette question, le seul amendement régulier se rapporte au jour à fixer pour la prise en considération, et la discussion doit se borner à ce point. Excepté dans les cas où les amendements sont d'un caractère important, et que la Chambre a besoin de temps pour étudier, le bill est immédiatement pris en considération. Quand le bill, ainsi amendé, est pris en considération, les amendements sont lus deux fois puis adoptés. A venir jusque tout récemment, on ne prenait en considération que les amendements. Mais maintenant tout le bill peut être pris en considération, ce qui est d'accord avec la pratique des Communes anglaises, adoptée ici.

Au Sénat, l'habitude est de suivre la pratique anglaise et d'amender le bill, si c'est nécessaire, dans la discussion en comité général sur le bill modifié. En réalité, la Chambre des communes du Canada n'amende jamais un bill, à cette phase de

la discussion, conformément à la pratique suivie en Angleterre. Il arrive souvent, cependant, qu'un membre de la Chambre fasse motion que l'objet tendant à la prise en considération soit rayé du rôle, et que le bill soit renvoyé au comité afin de l'amender de quelque manière que ce soit.

Je crois donc que l'honorable député de Hastings est parfaitement dans la question et qu'il ne fait ici que suivre un précédent établi il y a un instant par le ministre de la Justice.

M. PORTER : J'ai soulevé cette question parce que je la crois suffisamment importante pour que le Gouvernement s'en occupe. Si ce bill est adopté sous sa forme actuelle, je suis certain que la chose va paralyser toute la navigation dans la baie de Quinté. Il y a des bateaux descendant ou remontant la baie de Quinté, le dimanche, qui sont partis avant le dimanche et ne doivent arriver à leur destination qu'au commencement de la semaine. Ces bateaux ont à passer un pont à péages traversant la baie de Quinté, et ce pont est exploité en vertu d'une loi du Parlement autorisant la perception des péages.

On y emploie dix à douze hommes, répartis entre une équipe de nuit et une équipe de jour de cinq ou six hommes, chargés de percevoir les péages et de faire fonctionner le tablier mobile. Ce pont est le seul moyen de communication entre les comtés de Hastings et de Prince-Edouard, et relie la ville de Belleville au comté de Prince-Edouard. Avant la construction de ce pont, il y avait là un bateau traversier. Le permis de ce bateau a été annulé, et maintenant il est défendu à tout bateau traversier portant des passagers d'effectuer le passage. D'après l'article 2 de ce bill, il serait défendu, je crois, à cette compagnie de permettre de passer sur ce pont, le dimanche, ou encore de faire fonctionner ce pont. Si l'argument invoqué devant le comité au sujet des bateaux traversiers a été jugé suffisamment concluant par le ministre de la Justice pour l'engager à faire une exception à ce sujet, il me semble que les mêmes motifs peuvent ici être invoqués avec autant de raison. Bien plus, cette loi se trouverait être en conflit direct avec la loi du pont. La loi d'autorisation oblige celle-ci à maintenir ce pont tournant pour faciliter la navigation, et à ouvrir et fermer ce pont à l'approche d'un bateau. Eh bien, à moins qu'une exception ne soit formulée dans ce bill, l'effet en sera de supprimer entièrement toute communication le dimanche entre ces deux comtés et d'arrêter toute navigation sur la baie. En outre, il est très important pour les habitants du comté avoisinant de Prince-Edouard que ce pont reste ouvert au public le dimanche. Beaucoup de gens qui habitent les environs de Belleville et de Rossmore viennent à Belleville pour assister aux exercices religieux, et cela leur sera désormais impossible, si on ne leur permet pas de passer le pont. On a aussi be-

soin de venir à Belleville pour le médecin. Si le pont doit rester fermé le dimanche, il en résultera de grands inconvénients.

Je propose donc que ce bill soit renvoyé devant le comité général pour amender le paragraphe "n" de l'article 3, en insérant après le mot bateau, dans la 1re ligne, les mots "ou pont à péage".

M. FIELDING : Je n'ai pas à examiner si les observations de mon honorable ami sont fondées ou non, mais je ne crois pas que son amendement puisse être recevable, au point de la discussion où nous en sommes arrivés. La Chambre ne discute pas en ce moment l'ensemble du projet de loi ; elle n'étudie qu'un seul amendement. La Chambre a donné pour instructions au comité de remettre ce bill sur le tapis, afin d'en rayer un certain article. Le comité a suivi ces instructions, et la motion dont la Chambre est en ce moment saisie a pour objet de ratifier la suppression de cet article. Je ne vois pas que mon honorable ami puisse ainsi venir présenter quelque chose se rapportant à une autre partie du bill, bien que cela puisse parfaitement être présenté en temps et lieu. Je crois qu'il n'en pourrait résulter que de la confusion, et mon honorable ami serait peut-être le premier à regretter d'avoir ainsi mêlé les choses. Sa motion tend au renvoi de l'ensemble du bill. Mais la Chambre n'est pas saisie de l'ensemble du bill. Tout ce qu'on nous demande, c'est de prendre tout simplement en considération le rapport du comité proposant l'adoption d'un certain amendement, et la motion dont la Chambre est saisie a pour objet de faire adopter cet amendement. Je prétends qu'il est impossible, pour le moment, de nous occuper d'autre chose.

M. PORTER : Je suis prêt à me rendre au désir du ministre des Finances et à présenter cette motion lors de la 3e lecture du bill.

M. L'ORATEUR : La motion me paraît en tous points semblable à celle qui a été discutée il n'y a qu'un instant. Il y a un rapport du comité proposant l'adoption d'un certain amendement. Si je comprends bien les autorités qui ont écrit sur ce sujet, ces conclusions peuvent être mises en discussion ainsi que le bill, et on peut déposer un amendement. C'est ainsi que j'en ai déjà décidé en un certain cas, et il me semble que le cas actuel ne diffère pas de celui-là.

M. FISHER : Dans son propre intérêt, je crois que mon honorable ami fera mieux de retirer sa motion, car il est absolument nécessaire que nous adoptions les conclusions du rapport. Si nous adoptions l'amendement de mon honorable ami, la Chambre ne pourrait pas ratifier l'amendement qui a été fait au bill en comité général. La Chambre a, je crois, l'intention de ratifier cet amendement, et par conséquent il lui faudra rejeter l'amendement de mon honorable ami. La Chambre agirait certainement de façon illo-

gique, si après avoir donné instructions au comité d'agir en un certain cas, et ce comité ayant déféré à ces instructions, elle allait maintenant refuser d'accepter et d'adopter les conclusions du comité général.

M. AYLESWORTH : J'avais cru que l'honorable député qui a présenté cet amendement consentait à le retirer, en se réservant de le présenter de nouveau à la 3e lecture du bill. Si je fais erreur, j'aimerais pouvoir dire ici quelques mots au sujet de cet amendement.

M. PORTER : J'ai dit qu'il m'était indifférent, à cette phase de la discussion, que l'amendement fût soumis à la Chambre dès maintenant ou sur la motion de la 3e lecture. J'ai dit que si ma motion n'était pas régulière, j'étais parfaitement consentant à la présenter lors de la 3e lecture, mais comme M. l'Orateur a décidé que la motion était régulière, je ne vois pas pourquoi je ne la présenterais pas dès maintenant.

M. PATERSON : La seule raison est que vous pourriez vous attirer des votes adverses, qui, en d'autres occasions, auraient pu vous être favorables.

M. AYLESWORTH : Je tenais tout simplement à faire remarquer, à propos de cet amendement, qu'il me semble assurément évident que tout cela doit être assimilé à un travail nécessaire. Si un voyageur sur une voie publique, à cheval ou en voiture, arrive à un pont tournant, il est assurément nécessaire, afin de permettre que ce voyageur puisse terminer son voyage, que ce pont soit ouvert ou fermé. Si un bateau traversant la baie de Quinté arrive à un pont tournant qui se trouve fermé, il est absolument nécessaire que ce pont soit ouvert, afin de permettre aux voyageurs à bord de ce bateau de continuer leur voyage.

(L'amendement de M. Porter est rejeté.)

M. AYLESWORTH propose la 3e lecture du projet de loi.

M. HENRI BOURASSA (Labelle) : Avant que cette motion soit mise aux voix, je désire faire quelques observations sur le principe général du bill. J'espère présenter ces observations de manière à ne blesser personne. Sans doute, au cours des discussions qu'a provoquées l'étude de chacun des articles de ce projet de loi, il nous est échappé des paroles de combat ; mais aujourd'hui que nous sommes sortis de cette phase du débat et que nous sommes sur le point de conclure, je veux me borner à exprimer mon opinion sur le principe et la portée générale du bill et préciser les motifs qui me poussent à proposer d'y faire certaines modifications avant qu'il devienne loi.

Je me permettrai d'abord de résumer les objections que j'ai soulevées à mesure que le bill était examiné sous ses différents aspects ; et je dirai qu'à mon avis, la loi est

M. FISHER.

condamnée en principe ; qu'elle est basée sur l'arbitraire ; qui si elle est mise à exécution elle nous reporte au temps des lois somptuaires, c'est-à-dire à une époque de l'histoire qui devrait rester fermée pour toujours.

D'abord, la loi est arbitraire dans sa définition du crime ; ou plutôt, sans définir le crime, elle prend pour acquis que tout un ensemble d'actes constitue un crime. C'est, de la part du législateur, l'exercice d'un pouvoir arbitraire que de déclarer criminelle une action qu'il ne définit pas. De plus, c'est exercer ce même pouvoir arbitraire que de créer des exceptions qu'on ne définit pas.

Dès le début de la discussion, l'honorable ministre de la Justice (M. Aylesworth) a présenté l'argument le plus fort qu'il soit possible d'invoquer contre ce projet de loi lorsqu'il a dit, en réponse à quelqu'un qui lui demandait ce que signifiaient les mots "œuvres de nécessité et de miséricorde" :

Je crains que mon honorable ami ne veuille m'imposer une tâche trop forte. Les mots "nécessité ou miséricorde" seront interprétés par le tribunal qui jugera les causes ; ce ne sera pas une question de fait dépendant des circonstances spéciales, dans la cause qui sera soumise au tribunal.

Voici donc le principe qu'on pose à la base même de la loi : c'est qu'il sera au pouvoir de tout magistrat, de tout juge de paix, de tout homme chargé d'administrer la justice, de déclarer un citoyen coupable d'un crime ou de décider si l'acte dont on l'accuse tombe dans l'exception, quand l'auteur même de la loi confesse son impuissance à l'interpréter.

Il y a soixante ans, le parlement du Canada-Uni adoptait, lui aussi, une loi de l'observance du dimanche, mais il en restreignait l'opération à la province du Haut-Canada. Sous l'empire de cette loi, quiconque se croyait victime d'une condamnation injuste avait droit d'appel à la cour des sessions de quartier. La présente loi ne donne pas à l'accusé le même avantage. Nous mettons de côté les sauvegardes qu'il y a soixante ans on jugerait nécessaires pour assurer la liberté des citoyens, et nous livrons, sans appel, au plus ignorant des juges de paix, la liberté de toute personne qui aura encouru les peines prévues par cette loi. La population d'Ontario a-t-elle rétrogradé jusqu'au point de repousser aujourd'hui les garanties que les législateurs d'il y a soixante ans jugeaient nécessaires à la protection de la liberté individuelle ? L'honorable ministre de la Justice a une connaissance beaucoup plus étendue que la mienne des principes de législation. Il connaît les précautions dont le législateur doit entourer la liberté individuelle contre l'application abusive des lois pénales. Il a étudié l'histoire. Il a lu le récit des abominations dont ses ancêtres et les miens ont souffert lorsque les magistrats, munis d'un pouvoir arbitraire et

sar appel, faisaient subir aux citoyens tout le poids des lois pénales.

Non seulement faisons-nous reculer la civilisation de notre pays, non seulement retournons-nous au temps des lois somptuaires de la Nouvelle-Angleterre, mais, plus encore, nous détruisons l'œuvre du Parlement du Canada-Uni, lequel, il y a soixante ans, déclarait que tout homme frappé par un magistrat ou par un juge de paix aurait droit d'en appeler à la cour des sessions de quartier, quel que fût le montant de l'amende imposée.

Voici donc un texte de loi qui crée un crime mais qui n'en donne aucune définition ; qui crée des exceptions à ce crime sans les définir davantage ; qui repose sur l'interprétation arbitraire du plus ignorant peut-être des magistrats ou des juges de paix ; et pour comble, il supprime l'appel à tout tribunal qui, mieux éclairé sur la jurisprudence, pourrait sauver un grand nombre de personnes des iniquités auxquelles cette loi peut donner naissance. Mais, ce n'est pas tout. Non seulement cette mesure sera-t-elle une source d'injustices graves pour les individus, mais encore elle créera de sérieuses difficultés à un grand nombre d'industries, aux compagnies de transport, aux grands négociants comme aux petits commerçants ; et cependant aucun article ne pourvoit à indemniser tous ceux qui, depuis des années, exercent légitimement des droits qu'on leur enlève aujourd'hui d'un trait de plume.

Lorsque le parlement de la Grande-Bretagne a diminué le nombre des cabarets en restreignant l'émission des permis, il a, imbu de cet esprit de justice que l'on retrouve partout dans la législation anglaise, décidé qu'il fallait pourvoir à une compensation. Par le projet qui nous est soumis, où le crime n'est pas défini, où l'exception reste indéterminée, où le condamné ne trouve aucune lueur d'espérance sous forme d'appel, vous faites perdre des centaines de mille dollars, des millions peut-être, placés dans des entreprises légitimes, et vous ne songez même pas à indemniser les personnes lésées.

Le ministre de la Justice a déjà dit, je crois, il a du moins insinué qu'il n'était pas l'auteur de cette loi, qu'elle lui avait été servie toute chaude par les saints personnages qui l'ont préparée.

M. AYLESWORTH : Non, par le comité.

M. BOURASSA : Et où le comité l'a-t-il prise ? Au témoignage du "Lord's Day Advocate", elle est sortie tout apprêtée des mains de l'Alliance dominicaine.

Je me permets d'exprimer un vœu, et je l'adresse à ceux de mes collègues qui se lèvent sans cesse pour nous dire de faire ceci parce que l'Alliance le veut, ou de repousser cela parce que l'Alliance n'en veut pas. Que ne rappellent-ils à ces hommes vertueux qu'outre le quatrième commandement, il en est un autre qui dit : Tu ne voleras point.

Quand des industries légitimes se poursuivent pendant des années, quand un ensemble d'opérations commerciales et d'occupations se sont développées avec l'histoire de toute une race, comme dans la province de Québec, vous survenez, sans avertissement, sans avis préalable à la législature de la province, qui aurait pu veiller au sort de ces industries, et vous les faites disparaître ; vous déclarez criminels des gens qui ont jusqu'ici exercé leurs droits sous la sanction de la loi civile aussi bien que sous la tolérance séculaire de leurs propres lois religieuses ; vous ruinez ces industries ; vous persécutez les gens dans leur liberté et dans leur conscience ; vous les déclarez coupables de crime parce qu'ils font des actes qu'ils estiment honnêtes ; et vous ne songez même pas à les indemniser pécuniairement pour la ruine totale que vous causez aux uns et pour la perte que vous infligez à d'autres.

Voilà les motifs principaux qui devraient engager le Parlement à réfléchir sérieusement avant d'adopter ce projet dans sa forme actuelle. Mais il y a un autre motif. Non seulement ce bill est contraire à l'esprit de la loi anglaise, non seulement il est opposé à cet esprit de justice qui doit faire la base de toute législation moderne chez tous les peuples civilisés, mais encore il va directement à l'encontre de l'esprit de notre constitution.

Dès le début de cette discussion, le premier ministre a fait une déclaration sur laquelle j'appelle l'attention de la Chambre. Il a indiqué les motifs qui l'avaient entraîné à soumettre cette législation au Parlement. Il nous a-dit que, lorsque les personnes intéressées à promouvoir cette loi étaient venues solliciter l'appui du gouvernement du Canada, on leur avait conseillé de s'adresser aux gouvernements provinciaux ; mais, ajouta le premier ministre :

On nous fit observer avec raison que certaine décision rendue par le conseil privé mettait les législatures provinciales dans l'impossibilité de légiférer d'une manière effective en la matière, et que seul le parlement fédéral avait qualité pour édicter une loi convenable et effective.

Cette déclaration du premier ministre a été, dès le lendemain, contredite par le ministre de la Justice qui, en réponse à une question de l'honorable député de Beauharis, a fait la déclaration suivante :

Je crois pouvoir dire qu'en substance le jugement tel que rendu par le lord chancelier disait que la province avait, par cette législation particulière, empiété sur le terrain du code criminel, mais que, en tant que la province pourrait légiférer à ce sujet sous d'autres rapports sans déclarer que telle ou telle chose est un crime, lorsque cette chose n'avait pas antérieurement été considérée comme un crime dans cette province, celle-ci a parfaitement le droit de légiférer ainsi.

L'honorable député d'York-sud ayant posé une question analogue, le ministre de la Justice réitéra son opinion :

Cela est certainement dans les limites de la juridiction d'une législature provinciale. Elle peut légiférer sur toutes les questions relatives à la propriété et au droit civil, et tant qu'elle n'empiète pas sur le terrain du code criminel je ne vois aucune raison pour qu'elle ne puisse pas régulièrement légiférer en ce qui concerne l'observance du dimanche.

Plus que cela, aujourd'hui même, le ministre nous a déclaré que la loi sur l'observance du dimanche adoptée par le parlement du Canada-uni était encore en vigueur dans la province d'Ontario. Tout ceci prouve que la province d'Ontario et les autres provinces possèdent l'autorité nécessaire pour légiférer sur cette matière suivant leurs idées, leurs principes et leurs besoins, sans qu'il faille contraindre le Parlement à porter la responsabilité d'édicter ce que l'on appelle une loi uniforme pour tout le Canada. La situation peut se résumer en une seule phrase. Nous adoptons, sous forme de législation criminelle, une loi pour la police et le bon ordre de ce pays ; et ce sont là des sujets qui, par l'esprit et la lettre de la constitution, par leur nature et dans leur application, appartiennent au domaine exclusif des provinces. Sous prétexte de répondre aux besoins de certaines provinces, nous violons l'esprit même de la constitution, et nous donnons le nom de législation pénale à une loi qui devrait revêtir une autre forme et qui, d'après le ministre de la Justice, pourrait être édictée sous une forme absolument différente. Et tout cela, à cause d'une fausse interprétation d'un jugement du Conseil privé dans la cause de la province d'Ontario contre la compagnie des tramways de Hamilton. Ainsi, parce qu'une législature provinciale s'est trompée dans les termes d'une loi de son ressort, on veut que le parlement fédéral fasse cette même loi en violation de l'esprit de la constitution.

C'est la première fois qu'il nous arrive ainsi de légiférer contre l'autonomie des provinces, et c'est un premier pas qui peut nous mener loin. Supposons, par exemple, qu'une province décrète que de faire marcher les tramways le dimanche constitue un acte criminel. Cette loi serait naturellement mise de côté par les tribunaux, pour la raison qu'une province n'a pas le droit de définir un crime. Cela imposerait-il au Parlement l'obligation de contrôler la circulation des tramways le dimanche ? Supposons qu'une autre province prononce que ce sera un délit de vendre des liqueurs alcooliques le dimanche et que cette loi soit également rejetée parce qu'elle définit le crime, ce que le parlement fédéral a seul le droit de faire : le parlement du Canada serait-il obligé de légiférer contre la vente des liqueurs ? En suivant ce précédent, adopté pour la première fois depuis la confédération, nous pourrions, sous le nom de loi criminelle, faire des lois qui gêneraient la liberté des individus aussi bien que les franchises des provinces. Nous pourrions substituer notre

autorité à celle des provinces et décréter que c'est un délit de cracher sur les trottoirs ; nous pourrions déclarer que c'est un crime de laisser les animaux errer en liberté sur les routes publiques ; nous pourrions défendre comme un acte criminel de faire des procesions religieuses dans les rues ; nous pourrions interdire de porter l'habit religieux sur la rue ; nous pourrions frapper comme des criminels les parents qui envoient leurs enfants aux écoles séparées, au lieu de les envoyer aux écoles publiques.

Si nous adoptons le principe qui est à la base de cette législation, il n'y aura plus de raison à l'avenir pour que le parlement du Canada n'empiète pas constamment sur les droits des provinces, sur tous les droits que les provinces ont jusqu'à ce jour exercés en vertu des articles 92, 93, et 95 de la constitution. Et au lieu de laisser les provinces libres d'adopter des lois pour la police et le bon ordre de leurs habitants, nous pourrions intervenir et créer des offenses criminelles, et par là nous arroger le contrôle de la police de toutes les provinces du Canada.

Mais, me dit-on, tout le monde, au Canada, veut une loi sur l'observance du dimanche. Oui, c'est vrai, tout le monde au Canada veut une loi du dimanche, tout comme chacun au Canada désire une loi scolaire, une loi municipale, des lois de police. Mais tout comme nous voulons que les lois de police, les lois scolaires, les lois municipales, soient laissées aux provinces afin que chaque province les fasse conformément aux vœux, aux mœurs, aux traditions et aux besoins de ses habitants, de même voulons-nous que la loi du dimanche soit conforme aux besoins, aux habitudes, aux traditions des différentes provinces. Les pères de la confédération ont pensé avec sagesse qu'afin d'empêcher que ce Parlement ne devint le théâtre de luttes religieuses et sociales, ces matières qui touchent aux croyances religieuses, aux conditions sociales, aux habitudes séculaires du peuple, doivent être laissées aux provinces ; et c'est pourquoi, dans notre constitution, il est décrété que les questions de cette nature relèveront de la juridiction des provinces.

Cette loi, je le répète, constitue le premier empiètement direct que nous ayons fait, contrairement au principe fondamental de la constitution, en dehors du domaine législatif que les auteurs de la confédération nous ont assigné.

N'est-ce pas assez que dans leur sagesse—ou peut-être dans leur imprvoyance, car le dilemme n'est pas encore résolu—n'est-ce pas assez que les auteurs de la constitution aient jugé bon de faire un article, un seul, qui permet à ce Parlement de s'immiscer dans les lois sur l'instruction publique des différentes provinces ? Nous savons tous quelle triste expérience nous avons faite de l'opération de cet article 93 qui autorise le parlement fédéral à exercer une juridiction dans les questions éducationnelles et à donner

par là naissance aux dangereux résultats que nous avons malheureusement connus. Faut-il maintenant que nous ouvriions la porte à de nouveaux conflits en légiférant sur des matières qui touchent de plus près peut-être que les lois scolaires, aux sentiments religieux et aux habitudes sociales des populations diverses qui habitent notre pays ?

Mais, me dira-t-on, l'amendement que l'honorable député de la division Sainte-Marie a fait subir à l'article, a résolu ce point du problème. Un député de cette Chambre a déclaré à Montréal que cet amendement sauvait la situation, et qu'après son adoption il n'y avait plus de loi du dimanche pour la province de Québec. Mais cette opinion n'a reçu, ici même, ni l'appui du ministre de la Justice (M. Aylesworth), ni même celui du député de Sainte-Marie (M. Piché). La plupart des organes de l'opinion publique ont aussi donné à ce texte une portée très différente.

Je reconnais volontiers que cet amendement a été préparé dans un bon esprit. C'était un pas dans la bonne direction ; l'embarras, c'est qu'il ne va pas assez loin et qu'il ne donne pas ce qu'il paraît donner. Et tout d'abord, le côté dangereux de cet amendement c'est que, plus que tout autre texte de loi adopté par ce Parlement, il va donner lieu à des difficultés sans nombre en rendant plus complexes l'interprétation de la loi elle-même et celle de notre constitution. Il va faire renaître le vieux conflit de juridiction entre l'autorité fédérale et l'autorité provinciale. Il crée de plus un problème nouveau et c'est celui-ci : le parlement fédéral prononce que certains actes doivent être considérés comme des crimes et il donne, en même temps, aux législatures provinciales le pouvoir de décréter, dans vingt-cinq ans d'ici peut-être, que tels actes prohibés par le parlement fédéral et déclarés criminels pendant un quart de siècle, ne seront plus un crime, parce qu'une autorité, à laquelle nous n'avons pas le droit de déléguer nos pouvoirs législatifs, aura créé une exception à la loi vingt-cinq ans après que celle-ci aura été mise en vigueur.

Il est une classe de la société qui va, assurément, retirer d'immenses profits de l'application de cette loi : ce sont les avocats. Je suis certain, en effet, qu'il en surgira plus de procès, plus de contestations, plus de pièces de procédure que de tout autre statut. Car, ne l'oubliez pas, et je le répète : ceux qui, dans l'application journalière de cette loi, auront à l'interpréter, ce sont les juges de paix et les magistrats de comté. Ainsi, à tout cultivateur, à tout marchand de village que le hasard a fait nommer juge de paix, vous imposez l'obligation, vous donnez le droit, vous faites un devoir de décider si tel acte que le parlement fédéral a déclaré criminel n'est pas excepté de l'application de la loi fédérale par quelque loi provinciale contraire. De la décision de ce juge de paix,

il n'y aura pas d'appel. Vous représentez-vous nettement dans quelle situation vous mettez le malheureux,—petit négociant, cultivateur ou simple citoyen—que vous forcez à obéir aux dénonciations de ces mêmes hommes qui, vous ont imposé l'adoption de ce projet de loi ? Leur activité est connue. On me dit que l'année dernière l'Alliance dominicale a fait intenter plus de 500 procès au Canada. Un citoyen de Toronto m'écrit qu'il a été traduit devant un magistrat parce qu'un dimanche après-midi il avait écrit trois lettres à son bureau, et il a dû payer \$2 d'amende. Un autre citoyen de Toronto m'apprend qu'étant entré dans une pharmacie, un dimanche après-midi, pour y boire un verre d'eau gazeuse, il fut cité par un agent de police. S'étant plaint au chef de police, ce dernier lui répondit : Je sais bien que l'agent n'avait pas autorité pour faire ce qu'il a fait ; mais nos hommes sont tout simplement harcelés par l'Alliance dominicale, qui les pousse à courir après les citoyens paisibles pour les arrêter dans leurs bureaux ou ailleurs.

M. JOHNSTON : Quand un député entreprend de faire des assertions de cette nature, il est, je crois, de toute justice qu'il donne à la Chambre quelques preuves à l'appui de l'accusation qu'il porte.

M. BOURASSA : Avec grand plaisir. Et je me rends d'autant plus volontiers à ce désir que j'y suis autorisé par celui qui m'a écrit ces lettres.

Voici ce que dit la première lettre :

Toronto, 25 juin 1906.

M. Henri Bourassa, M.P.,
Ottawa.

Mon cher monsieur,—Pour faire suite à notre conversation par téléphone je vous dirai que je suis heureux du fond du cœur de voir que vous combattez ainsi pour la cause de la liberté. En vérité, ces faux chrétiens ont démoralisé nos agents de la police locale à ce point qu'un de mes amis a reçu la visite de trois agents au moment où il écrivait une lettre personnelle à son bureau, un dimanche matin ; et ces policiers lui annoncèrent qu'ils avaient reçu ordre, par téléphone, de l'arrêter pour infraction à la loi du dimanche. Le mardi suivant, il était condamné à payer une amende de \$2. Ceci se passait sous la loi existante. Que pouvons-nous attendre de la loi qui se prépare ? Vous pourrez faire usage de cette lettre.

Bien à vous,

J. ENOCH THOMPSON, J.P.

N.B.—On dit que la police n'est pas assez nombreuse à Toronto pour protéger convenablement la propriété.

M. ROCHE (Halifax) : A-t-il ajouté cela à son mémoire de frais ?

M. BOURASSA : Il n'est pas avocat ; c'est un homme d'affaires.

Voici une autre lettre, de la même personne. C'est la copie d'une lettre envoyée au premier ministre ; et celui qui l'a écrite m'autorise à la lire à la Chambre, si je le

juge à propos. Je ne l'aurais pas fait, néanmoins, n'eût été l'interruption de l'honorable député (M. Johnston).

Toronto, Ont., 15 mars 1906.

Au très honorable sir Wilfrid Laurier,
Premier ministre.

Monsieur,—Je vois que vous êtes harcelé par des députations d'hommes à figures longues, à l'expression lugubre, à la vue basse, à l'esprit étroit, portant des lunettes, lesquels s'intitulent l'Alliance dominicale et vous somment de leur donner une loi qui leur permette d'imposer de force leurs sombres idées à un public trop patient. Ce sont ces mêmes parasites officieux qui ont rendu la vie politique impossible à l'honorable G. W. Ross, ancien premier ministre de la province d'Ontario.

Vous voudrez bien me permettre de vous faire connaître certains faits relatifs à cette

Pendant que les citoyens de Toronto s'occupaient de la question de la circulation des tramways le dimanche, l'Alliance a prétendu, du haut de cinquante chaires et tribunes populaires que les tramways le dimanche amèneraient les théâtres le dimanche et toutes sortes d'amusements, d'orgies et de débauches. Elle organisa une collecte dans les églises de la ville afin de combattre l'horrible fléau, et elle recueillit \$4,400, je crois, pour cet objet particulier. Que fit-elle de cet argent ? Un ancien trésorier de l'Alliance, M. Copp, m'a déclaré que plus du tiers de cette somme était allé à un des membres de la société pour solde de prétendus arrérages et que d'autres membres de l'association, avec ce même argent, s'étaient payés de services qu'ils disaient avoir rendus à l'Alliance devant les tribunaux. Résultat : les tramways ont circulé le dimanche, et les maux qu'on nous avait prophétisés ne se sont pas produits. Il est probable que si l'on eût employé au but qu'on leur destinait, les sommes ainsi recueillies, la circulation des tramways le dimanche eût été empêchée.

Le "Mail," dans son numéro du 10 novembre dernier, disait que les représentants de la presse étaient exclus des séances de l'Alliance. Il pouvait être dangereux, en effet, de laisser savoir combien l'assistance à ces réunions est peu nombreuse. On m'a parlé d'une séance où quatorze membres ont adopté des résolutions fort émouvantes. D'après leurs propres dires, ils comptent pour moins de la moitié d'un pour cent du chiffre de la population.

Ils se complaisent à signaler qu'ils ont intenté à Toronto 148 actions et, dans tout le Dominion, 500 ; par où ils ont indubitablement inculqué dans le cœur de cinq cents citoyens des sentiments d'amertume et de haine contre toutes les églises et contre le christianisme lui-même.

Ces hommes se disent les serviteurs du Christ ; et telle est leur manière d'exalter l'amour de la charité chrétienne.

Si un de leurs frères égarés viole le précepte du dimanche, raisonnent-ils avec lui ? Prient-ils avec lui ?

Certes non : il n'y a pas d'argent là-dedans. Ils courent chez le magistrat le plus proche et y déposent une plainte. Quand la victime de leur zèle religieux est mise à l'amende ou en prison, quelle réjouissance !

Un dimanche matin, un juif avait vendu un pain à un autre juif qui n'en avait pas pour déjeuner. Ces défenseurs vigilants de la reli-

gion chrétienne firent promptement condamner à l'amende ce mauvais Israélite.

Les rapports publics constatent qu'au cours de l'année dernière toutes ces poursuites ont été prises par la police et par les avocats de la Couronne aux frais de l'Etat. Ce fait est important. Au lieu d'employer les agents de police de la province, et surtout ceux de Toronto, à protéger la vie et la propriété des citoyens, on les engage à espionner basement les honnêtes gens jusque dans leur vie intime ; et le service de la police publique se désagrège.

J'ai pu moi-même constater la chose. Un dimanche qu'il faisait extrêmement chaud, j'entre dans une pharmacie pour y prendre un verre d'eau gazeuse. Un policier entre sur mes pas et me demande mon nom. Je lui réponds que ce n'est pas de ses affaires et je dépose une plainte contre cet agent trop zélé. Le chef de police me dit que le constable en question n'avait ni pouvoir ni droit d'intervenir, mais qu'il y était poussé par des gens brouillons et sans solvabilité.

C'est un fait connu qu'à l'époque où le président de l'Alliance dominicale luttait contre la circulation des tramways le dimanche,—et pendant plusieurs années après cela—il louait un coupé tous les dimanches.

Le révérend M. Moore refusait avec horreur de monter en tramway le dimanche ; mais en revanche il engageait un cocher, louait une voiture et un cheval et se rendait, par un gros temps d'orage, de Hamilton à Dundas afin d'y prêcher contre la circulation des tramways le dimanche. J'ai entendu dire que le cocher en était mort d'une pneumonie ; mais je ne saurais dire si la chose est vraie.

Si vous voulez des preuves du mal que fait cette bande de bigots intrigants, adressez-vous à quelque citoyen indépendant et modéré, comme par exemple, M. James L. Hughes, inspecteur des écoles publiques.

Les principaux d'entre eux, les plus ardents, sont des prédicants sans églises et des avocats de deuxième ordre, qui se font des rentes avec cette agitation et attirent le mépris et la haine sur la vraie religion.

Je n'aurais pas voulu tenir moi-même un pareil langage à l'adresse de l'Alliance dominicale. Je crois même que mon correspondant—que je n'ai pas l'honneur de connaître personnellement—est trop sévère à l'endroit de membres de l'Alliance. Mon opinion est que nombre d'entre eux doivent être sincères. Je suis persuadé qu'ils le sont. Mais suffit-il que des hommes imbus de l'esprit d'un autre âge, d'un esprit qui devrait disparaître de tout pays chrétien, civilisé et moderne—des hommes dont je respecte profondément la droiture, mais dont les idées sont assurément très étroites—suffit-il que ces hommes soient sincères pour que le parlement du Canada doive fouler aux pieds les meilleures traditions des deux grands peuples qui composent notre nationalité, repousser un principe qui est à la base de toute législation moderne et qui constitue l'essence même de notre constitution, et édicter des lois qui, dans les mains de ces mêmes hommes, jetteront le pays dans la tourmente des conflits sociaux, politiques et religieux ?

M. BOURASSA.

Voyons maintenant quelle est la portée véritable de l'amendement que l'on a fait subir à l'article 2. Ainsi que je l'ai dit, les délégués du ministère à l'assemblée de Montréal ont signalé dans ce texte la solution de toutes les difficultés; et la presse ministérielle de Québec a abondé dans le même sens. Plusieurs articles du "Canada" et du "Soleil" ont affirmé positivement que cet amendement de M. Piché supprimait la loi du dimanche dans la province de Québec, puisqu'il permettrait à la législature provinciale de neutraliser l'effet de chacun des articles de la loi. Voyons ce qui en est.

Je me hasarde, tout d'abord, avec beaucoup d'hésitation, à dire comment j'interprète l'article 2. L'effet de l'amendement sera, si nous avons le droit de le faire, d'autoriser toutes les législatures provinciales à édicter des exceptions aux dispositions de cet article dans les limites de l'article 92 de la charte constitutionnelle. Or quelles sont les dispositions de l'article 2 de ce bill? Je les résumerai en quelques mots. Elles défendent, le dimanche, les ventes de toute sorte, l'exercice de tout métier et de toute profession, et l'accomplissement de tout travail rémunéré. L'honorable ministre de la Justice (M. Aylesworth) conviendra avec moi que c'est là le véritable sens de l'article 2. L'amendement permet aux provinces—si tant est que nous puissions les y autoriser; et là-dessus il existe dans mon esprit un grand doute que sont venues fortifier les opinions contradictoires de plusieurs juriconsultes éminents—l'amendement permet aux provinces de créer des exceptions dans ces trois cas: ventes, travail rémunéré et exercice de professions. Et dans ces bornes strictement définies, les provinces sont, de plus, limitées par l'article 92 de la constitution. Où trouve-t-on, dans cet article 92, un paragraphe qui donne aux législatures provinciales le pouvoir d'intervenir dans les questions de commerce ou d'industrie, de légiférer sur le travail ou les amusements? On me dira peut-être que les amusements tombent sous le titre des droits civils. Sans doute; mais le fait d'être présent au parc Sohmer, ou au parc Dominion, ou à une partie de baseball constitue-t-il une vente, l'exercice d'un métier ou d'une profession, ou un travail rémunéré? Or, ce sont les trois seuls actes à l'égard desquels une législature provinciale peut créer des exceptions. Prétendra-t-on, par hasard, qu'être présent au parc Sohmer, c'est exercer un état, ou qu'il peut être question, en cela, d'un commerce ou d'un travail rémunéré?

Il se peut—et cela s'est dit à l'assemblée de Montréal,—que cet amendement ait pour effet d'autoriser la ville de Montréal ou la législature de Québec à accorder un permis aux propriétaires du parc Sohmer. La chose est possible; mais cela n'empêchera pas l'application de l'article 5, qui déclare coupable de délit toute personne as-

sistant, le dimanche, à une représentation au parc Sohmer. A quoi peut servir un permis de donner de représentations, si on interdit au public d'y assister sous peine d'une amende variant de \$1 à \$40? Ce que vous donnez d'une main, vous le retirez de l'autre; et vous laissez la population de Montréal, en ce qui regarde les amusements publics, exactement dans la même position qu'avant l'adoption de l'amendement à l'article 2.

Examinons maintenant la question du commerce. On a prétendu que l'article 2, tel qu'amendé, autorise la ville de Montréal à permettre le commerce des petits bazars, le dimanche. Cela se peut; mais j'ai toujours pensé que la réglementation du commerce avait été spécialement réservée aux autorités fédérales.

M. LEMIEUX: Mon honorable ami a-t-il lu l'article 3498 des statuts refondus de la province de Québec, touchant les ventes de marchandises le dimanche?

M. BOURASSA: Oui.

M. LEMIEUX: Cet article ne nous permet pas de vendre, le dimanche, dans la province de Québec:

A l'exception des effets provenant des quêtes publiques pour le bénéfice des églises et ceux destinés à des œuvres pieuses, qui peuvent se vendre le dimanche à la porte des églises des campagnes, nul marchand, colporteur ou regrattier, ne doit vendre ni détailler le dimanche aucuns effets, denrées ou marchandises, sous peine d'une amende n'excédant pas vingt piastres pour la première contravention, et pour chaque récidive une amende de pas moins de vingt piastres ni de plus de quarante piastres.

M. BOURASSA: Je remercie vivement mon honorable collègue, et le texte de cet article m'impressionne profondément; mais il n'ignore pas, j'en suis certain, que la législature provinciale peut modifier à son gré tout ce qui est contenu dans ces statuts; et il sait, de plus, qu'aujourd'hui, cette loi n'est pas appliquée dans toute son étendue. Mais quand vous faites une loi que la province n'aura pas le pouvoir d'amender—puisque les seuls pouvoirs d'exception que vous donniez à la province sont limités par l'article 2 de ce bill et par l'article 92 de la constitution—le cas est absolument différent. La province de Québec peut révoquer la loi que l'honorable ministre vient de lire. Elle peut la modifier. La population de la province de Québec peut en réclamer la modification, mais elle ne peut ni révoquer ni amender les dispositions de ce bill qui prohibent les ventes, car la réglementation du commerce appartient à la juridiction de ce parlement.

M. L. P. DEMERS: Mon honorable collègue (M. Bourassa) me permettrait-il une question? Prétend-il que la vente, dans le cas de quelque commerce particulier, n'est pas du domaine de la province?

M. BOURASSA : Il se peut ; et je concède volontiers à l'honorable député (M. L. P. Demers) que la vente d'une terre ou d'une propriété, ou même, d'un animal, pourrait être régie par les lois de la province.

M. DEMERS : J'en demande bien pardon à l'honorable député, mais ce n'est pas là ce à quoi je faisais allusion. Je parle d'une vente privée dans un commerce privé. Par exemple, le commerce des petits magasins—mon honorable ami (M. Bourassa) prétend-il que, par la constitution du Canada, le commerce de faible importance est sous le contrôle du parlement fédéral ?

M. BOURASSA : Je ne dis pas que ce commerce particulier soit sous le contrôle du parlement ; mais je dis que, du moment que vous déclarez criminel tout négoce quelconque le dimanche, quand même il y serait fait des exceptions, vous restez, sur la plupart des points, dans les ténèbres du doute.

M. L. P. DEMERS : Non pas.

M. BOURASSA : Mais oui, l'honorable député (M. L. P. Demers) sait que quelques-uns des meilleurs avocats de la province ont toujours soutenu que dans un conflit entre une compagnie de chemin de fer, exerçant son droit d'exploitation en vertu de sa charte, laquelle émane de l'autorité fédérale, et un simple citoyen jouissant de l'exercice de son droit de propriété, si l'un des deux devait souffrir, ce serait la compagnie de chemin de fer et non pas le simple particulier. Il y a deux ou trois ans, la question a été portée devant le Conseil privé. Quelle a été la décision de ce tribunal ? Le ministre des Postes (M. Lemieux) le sait, car c'était son propre associé, aujourd'hui premier ministre de la province de Québec, qui défendait dans cette affaire la suprématie du droit civil. Or, le Conseil privé a jugé qu'entre l'exercice d'un droit civil, qui est indubitablement affaire de juridiction provinciale, et l'exercice du droit d'exploitation d'une compagnie de chemin de fer tenant sa charte de l'autorité fédérale, c'est le droit civil qui doit céder à l'autre. Et le bien fondé de cette décision est éminemment rationnel, puisque l'esprit de la constitution veut que le parlement fédéral exerce dans l'intérêt général du Canada les pouvoirs qui lui sont attribués, tandis que les pouvoirs assignés à la législature provinciale ne lui sont attribués que pour le bien de la province et l'avantage particulier du citoyen.

On me dira peut-être que le Conseil privé a généralement décidé en faveur de l'autorité provinciale et contre le pouvoir fédéral. Est-ce à cause de mon incompétence ? mais ce n'est pas ainsi que j'interprète la tendance générale des décisions du Conseil privé en ces matières. Quand il s'est agi de définir l'autorité respective du parlement fédéral et des législatures provinciales, le

M. DEMERS.

Conseil privé a généralement penché du côté des provinces ; mais chaque fois qu'il s'est élevé un conflit entre l'exercice d'un pouvoir fédéral incontestable et l'exercice d'un pouvoir provincial également absolu, c'est en faveur de la loi fédérale que la jurisprudence du Conseil privé s'est affirmée, surtout dans ces derniers temps. Et, je le répète, cette jurisprudence est équitable puisque la juridiction fédérale est censée avoir été établie pour le bien général du Canada.

Je reconnais de bonne grâce que je ne suis pas une autorité en pareille matière ; mais les avocats les plus éminents de Montréal partagent cette opinion. J'en suis d'autant plus certain que j'ai discuté cette question avec quelques-uns d'entre eux. Et j'en conclus qu'en présence d'un tel conflit d'opinion, le devoir du parlement est d'y regarder à deux fois avant d'établir une règle de fer dont les provinces pourraient bien être impuissantes à se délivrer. Si je n'avais pas l'appui de ces autorités, je m'inclinerais devant l'opinion de mon honorable collègue (M. L. P. Demers) ; car en matière de droit—tout au moins dans les détails—il me dépasse de beaucoup. Mais des avocats aussi éminents que l'honorable député n'ont jamais douté pendant trente-cinq ans de l'interprétation qu'il fallait donner à la constitution ; néanmoins les décisions récentes du Conseil privé les ont tellement dérouterés qu'ils ont cru devoir y appeler l'attention de la législature provinciale. C'est pourquoi j'affirme qu'il n'est pas juste de plonger, sans nécessité, les provinces et tous les citoyens dans une situation hasardeuse où ils ne puissent attendre d'autre salut que celui que leur offriront les incertitudes de la loi.

Il a surgi, depuis l'établissement de ce parlement, un grand nombre de questions que les corps législatifs ont réglées en toute confiance et que les tribunaux ont décidées, par la suite, d'une manière tout opposée. En 1870, lorsque le parlement comptait parmi ses membres quelques-unes des autorités les plus éminentes, tant en droit civil qu'en droit constitutionnel, que le Canada ait jamais produites—à une époque où les propres auteurs de notre constitution en faisaient partie—la parlement édicta une loi pour la protection de la minorité au Manitoba. Trente ans plus tard, cette loi était soumise au Conseil privé, et ce tribunal prononça que tout ce que l'on avait mis dans la loi pour la protection de la minorité ne valait pas le papier sur lequel ces vaines garanties étaient imprimées.

Dans ces circonstances, est-il surprenant que la province de Québec—ou même mon humble personne—hésite quelque peu avant d'accepter l'opinion du ministre des Postes et celle du député de Saint-Jean-et-Iberville, quand nous savons que des hommes comme sir George Etienne Cartier, sir A. A. Dorion, M. Huntington, M. Blake, M.

Mackenzie, sir Richard Cartwright, sir Oliver Mowat, ont commis une erreur si profonde en préparant la constitution du Manitoba ? Et cet exemple n'est pas le seul. Je n'ai signalé que celui-là parce qu'il est le plus frappant. Et je dis que je ne puis me reposer entièrement sur cette garantie pour sauvegarder les principes sacrés de l'autonomie provinciale et de la liberté individuelle.

Il y a un autre point que je veux signaler. Le propre auteur de cet amendement, l'honorable député de Sainte-Marie (M. Piché) qui est aussi un bon avocat—je ne sais s'il est plus compétent que l'honorable député de Saint-Jean-et-Iberville ou s'il l'est moins, mais il passe à Montréal pour un excellent avocat—le député de Sainte-Marie a exprimé à ce sujet une opinion que je tiens à rappeler. Quand l'honorable député eut présenté sa motion, le député de Montmagny (M. Armand Lavergne) proposa d'en retrancher la partie où il est question de l'article 92 de la constitution ; et voici l'objection que fit le député de Sainte-Marie :

Or, vous voyez que dans ce bill, nous traitons des matières qui sont de la juridiction exclusive du parlement fédéral, comme le sont, dans un certains sens, les matières de commerce, d'industrie et de transports.

Je n'ai jamais eu l'intention de permettre que les législatures provinciales puissent rejeter les dispositions de ce bill pour ces matières qui appartiennent à l'autorité fédérale.

Supposons qu'un marchand de Montréal cité devant le magistrat, invoque le statut provincial. De son côté, le plaignant, délégué de l'Alliance dominicale, invoque la présente loi et prétend qu'en vertu de cette loi la province n'a pas le droit d'intervenir en matière de commerce ; que le parlement fédéral a statué que partout au Canada, le commerce doit être restreint, le dimanche, jusqu'au point que toute opération commerciale soit un crime punissable. Je ne puis réussir à me convaincre—dussent vingt avocats me contredire ici même—que tous les tribunaux, depuis les simples juges de paix de campagne jusqu'au conseil privé d'Angleterre, décideront que l'Alliance dominicale a tort sur ce point. Elle a à son service quelques-uns des juristes les plus éminents du pays. Elle a consulté ses avocats ; elle s'est assurée de leur opinion ; et qu'est-ce que disait M. Shearer, pas plus tard qu'au commencement de cette semaine ? Je prends son opinion telle que publiée dans le "Witness", de Montréal ; mais elle a paru en termes à peu près identiques dans presque tous les journaux du Canada :

Le révérend M. Shearer, de l'Alliance dominicale, qui a suivi dans toutes ses phases le bill sur l'observance du dimanche, depuis sa présentation à la Chambre, a déclaré, samedi, qu'à son avis, les amendements faits à l'article 2 sont loin d'annuler en pratique et dans son entier la force de la loi. La seule province où ces amendements puissent avoir quelque

effet, c'est la province de Québec, et peut-être la Colombie-Anglaise ; et il restera aux tribunaux à décider si les exceptions que ces provinces vont édicter sont de leur juridiction. En d'autres termes, il faudra que le comité judiciaire du conseil privé se soit prononcé pour que l'on sache jusqu'à quel point les législatures provinciales peuvent modifier les dispositions de la loi fédérale sur l'observance du dimanche.

Vous vous rappellerez, ajouta M. Shearer, que l'amendement apporté au bill vendredi dernier ne porte que sur un seul article du projet de loi. Cet amendement n'autorise aucune législation provinciale à modifier les termes de la loi fédérale au sujet des amusements du dimanche, du tir à la cible, de la fermeture des parcs où l'on exige un droit d'entrée, de l'importation des journaux, des excursions du dimanche, non plus que l'article spécialement consacré au repos du dimanche. Cet amendement, je le répète, ne donne pas aux législatures provinciales le pouvoir de toucher à aucun de ces articles de la loi fédérale. En ces matières, il n'y aura qu'une loi pour tout le Canada et, suivant l'opinion de quelques autorités légales très compétentes, la modification que la Chambre a apportée hier à l'article 2 pourrait avoir des effets très différents de ceux que plusieurs supposent.

Mes honorables collègues croient-ils que ces messieurs de l'Alliance, qui ont montré tant de courage, d'énergie et d'intelligence, —je veux leur rendre toute justice—qui ont forcé les deux groupes de cette Chambre à voter une loi comme celle-ci, contre la volonté de deux tiers de ses membres,—mes collègues croient-ils vraiment qu'après l'adoption de la loi, cette association va rester inactive ? Croit-on qu'elle ne s'efforcera pas de la mettre en vigueur ? Non. Je respecte trop la sincérité de ses membres pour supposer qu'ils laisseront cette loi dormir dans les statuts. Soyez certains qu'ils déploieront la même énergie pour mettre la loi à exécution qu'ils en ont mis pour la faire adopter ; et elle sera mise en vigueur contre tous ceux qui l'enfreindront. Ce sera leur devoir d'agir ainsi. Que personne ici ne se fasse illusion ni ne se flatte qu'après son adoption cette mesure restera lettre morte. J'ai entendu répéter à maintes reprises : "Oh ! vous n'avez pas besoin de craindre pour la province de Québec ; l'Alliance n'osera pas tenter d'y faire exécuter la loi." Il n'y a pas deux ans encore que l'Alliance, s'appuyant sur une ordonnance locale, réussissait à faire fermer les boutiques de barbiers dans la ville de Montréal, le dimanche ; et ce n'est que lorsque le conseil de ville se fût soustrait aux influences de l'Alliance, qu'il réussit à révoquer l'ordonnance. Or, aujourd'hui, nous mettons entre les mains de cette même association une loi qui lui permettra d'instituer des poursuites devant tout magistrat. Lorsque le magistrat verra la loi se dresser devant lui, il faudra bien qu'il l'applique. Cette loi sera appliquée dans toutes les provinces ; elle donnera naissance à maintes poursuites contre un grand nombre de citoyens ; elle sera une nouvelle source d'embarras dans l'interpré-

tation de la constitution et une nouvelle cause de conflit entre les provinces. Ne vous y trompez pas : le peuple de la province de Québec ne se soumettra jamais à cette loi-là. Il est inutile de s'aveugler à ce sujet. Je ne dis pas que le peuple de Québec se révoltera. La population de Québec est paisible ; elle a un respect profond pour la constitution. Même à l'époque où ils étaient brutalement provoqués, mes compatriotes ont toujours préféré l'agitation constitutionnelle aux violences révolutionnaires. Mais j'affirme que c'est notre devoir, pendant que nous le pouvons encore, d'éviter de mettre dans nos statuts une loi qui sera appliquée à toute une province contrairement aux traditions, aux coutumes et à tout ce qui tient à l'âme nationale de la très grande majorité de la population de cette province.

On a prétendu, à Montréal, ainsi que je l'ai fait observer il y a un instant, que l'amendement de l'honorable député de Sainte-Marie (M. Piché) aurait l'effet de soustraire la province de Québec, autant qu'une loi provinciale peut le faire, à l'empire de ce statut. J'ai déjà cité l'opinion de l'honorable député lui-même, qui reconnaît que son amendement ne s'applique pas aux opérations commerciales. J'ai fait connaître l'avis de M. Shearer, qui affirme que cet amendement ne s'applique pas aux amusements, au tir à la cible, aux excursions du dimanche, ni à rien de ce qui est interdit par les autres articles du bill. Mais il y a plus que tout cela : il y a l'opinion du ministre de la Justice. Après avoir déclaré que cet amendement fait droit aux vœux que j'avais exprimés, puisqu'il autorise les législatures provinciales à faire une loi permettant aux cultivateurs de sauver leurs récoltes, le ministre ajoutait :

Il y a cependant certaines matières qui sont spécialement soustraites à la juridiction provinciale quand bien même elles toucheraient en tout ou en partie à la propriété ou aux droits des citoyens d'une province.

Le leader de l'opposition a donné la même interprétation à cet amendement, et personne n'a contredit. Il a fait remarquer que ce nouveau texte donne apparemment aux provinces juridiction sur des matières qui devraient rester dans les attributions fédérales, mais qu'il leur enlève la juridiction qu'elles possèdent aujourd'hui au sujet des amusements du dimanche et d'autres matières qui devraient rester dans leurs attributions. La déclaration du ministre de la Justice confirme ce que j'ai dit à Montréal ; c'est-à-dire qu'en dépit de l'amendement de l'honorable député de Sainte-Marie, le parc Sohmer, le parc Dominion et tous les autres amusements du dimanche sont prohibés, et que la législature est impuissante à y remédier. Ce n'est pas tout. Vendredi dernier, le jour même où, suivant les organes du Gouvernement et suivant la déclaration que l'honorable député d'Hoche-

laga (M. Rivet) faisait à Montréal, le parlement sauvait les droits des provinces, le ministre de la Justice proposait un nouvel article 5. L'article 5, tel qu'il avait été amendé par le comité d'étude, se lisait ainsi :

Il n'est permis à personne, le jour du dimanche, de prendre part à quelque jeu ou lutte que ce soit pour un profit ou pour un prix ou une récompense, ou d'y assister, ni d'offrir un spectacle où il est directement ou indirectement exigé une rétribution, soit pour l'entrée à ce spectacle, soit pour un service ou un privilège qui y est procurable, ni de participer ou assister à pareil spectacle.

L'amendement du ministre de la Justice modifie un peu cet article qui, maintenant, se lit ainsi :

Il n'est permis à personne, le jour du dimanche, de prendre part à quelque jeu ou lutte publiques que ce soit pour un profit ou pour un prix ou une récompense, ou d'y assister, ni d'offrir ou tenir un spectacle ou une assemblée publique où il est directement ou indirectement exigé une rétribution soit pour l'entrée à ce spectacle ou à cette assemblée ou dans quelque endroit où se tient ce spectacle ou cette assemblée, soit pour un service ou un privilège qui y est procurable, ni de participer ou assister à pareil spectacle ou pareille assemblée.

Tel est l'article sur lequel ne porte pas l'amendement du député de Sainte-Marie. Si cet article est adopté, ni la législature de la province de Québec, ni la législature d'aucune autre province n'aura le pouvoir de l'amender ou d'y apporter des exceptions. Quel est l'effet de cet article ? En premier lieu, il nous enlève l'un des meilleurs moyens que nous ayons, dans notre état de civilisation, de moraliser et d'instruire le peuple. Il interdit, le dimanche, les conférences et les représentations musicales de toute sorte. Dans les campagnes de la province de Québec, c'est l'usage de donner, le dimanche, des concerts dont les recettes servent à aider à un hôpital, à la construction d'un couvent, à l'achat d'une cloche. Tout en écoutant un peu de musique, la population fait œuvre de charité et aide à l'éducation morale et aux institutions religieuses de notre province. Il faut prendre le peuple tel qu'il est. C'est dans les habitudes et le génie de la race française de faire la charité en s'amusant. Je suis certain qu'aucun Anglais ni aucun protestant ne dira que nous sommes des criminels parce que nous aimons ces petites réunions du dimanche soir. C'est dans nos mœurs. L'église le permet; nos lois l'autorisent. Mais aujourd'hui, vous venez dire que ce qui a été permis pendant trois cents ans dans la province de Québec, ce que nos ancêtres ont toujours pratiqué, est un crime, et que nos prêtres et nos religieuses, nos pères de famille, nos jeunes filles et nos jeunes gens qui organisent ces réunions, sont des criminels.

M. LEMIEUX : Si c'est une réunion dans le but de soulager la maladie et les souffrances, ou pour venir en aide aux hôpitaux, mon honorable ami croit-il qu'elle tombera sous le coup de la loi ?

M. BOURASSA : Mon honorable collègue trouvera des magistrats qui iront jusque-là.

M. LEMIEUX : Pour le soulagement de la souffrance et de la maladie ?

M. BOURASSA : Le ministre de la Justice a pris grand soin de déclarer que les exceptions définies par l'article 3 doivent être prises au pied de la lettre. Il nous a dit que c'est une des raisons pour lesquelles il a modifié l'article permettant de soigner les animaux, parce que, ajoutait-il, personne ne désirait faire une loi qui empêchât le cultivateur de nourrir ses bestiaux le dimanche.

M. DEMERS : L'article 3 prévoit toutes les œuvres de nécessité et de miséricorde.

M. BOURASSA : Lorsqu'on a demandé au ministre de la Justice de définir les termes "œuvres de nécessité et de miséricorde", le ministre n'a pas voulu exprimer d'opinion. Il a dit qu'il préférerait en laisser la définition au juge de paix ou au magistrat. Ce bill ne repose-t-il pas entièrement sur l'interprétation arbitraire du magistrat ou du juge de paix ? Un magistrat dira peut-être, ainsi que mon honorable ami le ministre des Postes, que des concerts donnés pour soulager les malades sont des œuvres de miséricorde; mais je ne crois pas qu'on ait le droit de dire qu'un concert, même si son but est de venir en aide à une église, est un travail de nécessité. Ce qui popularise ces concerts, c'est que les gens préfèrent aider les œuvres publiques de cette manière plutôt que de se taxer eux-mêmes. Ils pourraient subvenir à tous ces besoins par des impôts. Ils pourraient aussi donner ces concerts un des autres jours de la semaine. Personne ne prétendra que c'est une œuvre de miséricorde parce qu'on la pratique le dimanche. Conséquemment, j'affirme que vous enlevez à notre population un moyen facile de venir en aide à des œuvres méritoires, un moyen qui est essentiellement conforme à ses mœurs et à ses traditions historiques; ou que, tout au moins, vous la gênez considérablement dans l'exercice de cette liberté. Les recettes de ces représentations servent très souvent à acheter des livres.

Je connais un village de mon comté où le curé a organisé une bibliothèque dont il conserve la direction. Quatre fois par année, on y fait des concerts pour acheter des instruments de musique ou des livres pour la bibliothèque du village. L'honorable ministre prétend-il que ceci constitue "une œuvre de nécessité ou de miséricorde" ? Ce sera peut-être un travail de nécessité dans l'opinion du magistrat de mon village, qui

sera appelé à faire exécuter la loi; mais il est possible que dans un autre village, un autre magistrat lui donne une interprétation différente.

Voilà le défaut capital de cette loi. Elle n'offre aucune certitude. Elle peut être interprétée d'une manière dans un village et d'une autre dans le village voisin. Dans certaines régions de la province de Québec et de la province d'Ontario, cette loi sera la plus grande cause de discordes religieuses et nationales que l'on puisse inventer. Je veux parler de ces régions où la population se compose à peu près également d'Anglais et de Français, de catholiques et de protestants. En général, il y règne un accord admirable parce qu'il n'existe pas de loi qui tende à fondre ces populations dans un moule unique. Mais supposons que dans un de ces villages le juge de paix soit un presbytérien ardent ou un méthodiste, et qu'un catholique soit cité devant lui pour avoir violé la loi du dimanche. Blâmerai-je ce magistrat presbytérien ou méthodiste si, obéissant aux dictées de sa conscience et à ses convictions religieuses, aux règles de son église et à ses traditions de famille, il donne à la loi l'interprétation la plus stricte ? Vous constituez en autorité une personne qui appartient à une race, qui professe une religion, qui a sur cette question même des opinions très particulières, et vous lui confiez la responsabilité—et la responsabilité toute entière—d'interpréter cette loi et de l'appliquer à son voisin, lequel a des vues opposées aux siennes et qui, depuis son enfance, a puisé un enseignement différent dans les doctrines de sa foi et dans les lois de sa province.

Je le répète, par cette loi vous semez plus de germes de discordes dans tous les coins du pays que si vous votiez une loi obligeant les gens à aller à telle ou telle église; car, en dépit de toutes les dénégations qu'on a fait entendre ici, cette question va devenir une question religieuse. Sans doute, affirmez-vous, vous n'obligez pas les gens à aller à l'église; mais lorsque vous entreprenez de défendre à toute la population de travailler, de commercer ou de s'amuser le dimanche, vous l'atteignez dans ses sentiments religieux et dans ses traditions nationales tout autant que si vous l'obligiez à fréquenter une église particulière. Je connais des membres de cette Chambre qui ne voudraient pas travailler le dimanche mais qui ne se font aucun scrupule de ne pas aller à l'église. Ils ne sont pas rares ceux qui sont beaucoup plus stricts sur l'observance extérieure du dimanche que sur la question d'assistance à l'église. Je ne veux pas juger personne; mais d'après nos traditions, qui ne datent pas seulement de la naissance de ce Parlement ni du jour où le Canada a été découvert, d'après nos traditions qui existent depuis des siècles et qui ont grandi avec notre civilisation et nos mœurs, nous jugeons cette question à un point de vue différent. Pour nous, pourvu que nous ayons assisté à la

messe le dimanche matin—et notre population assiste à la messe beaucoup plus fidèlement que les protestants ne vont à leurs églises, sans doute parce qu'elle a une conception différente de ses devoirs à cet égard — nous n'appliquons pas le précepte du repos avec autant de rigueur que d'autres le font. Sans doute, nous obéissons au commandement qui nous défend de travailler le dimanche ; mais nous lui donnons une interprétation différente. Je prétends que c'est ignorer toute l'histoire des temps modernes que de ne pas tenir compte des différences religieuses et des préjugés populaires. Cette question de l'observance du dimanche a été la première qui ait soulevé des discussions entre les disciples du Christ. Cette dispute entre les premiers chrétiens, au sujet de l'interprétation de la loi du sabbat, est racontée dans les Actes des Apôtres. C'est aussi la question qui a amené le plus de discorde et de querelles au commencement de la Réforme. En France, en Allemagne, en Angleterre, des chrétiens se sont massacrés parce qu'ils ne comprenaient pas de la même manière la loi du dimanche. Et cependant, vous croyez, parce que vous ne le dites pas en noir et en blanc, que le magistrat qui sera chargé d'interpréter cette loi va oublier toutes ses habitudes, toutes ses traditions, dont plusieurs lui sont plus sacrées que la vie même ? J'ai entendu des membres de cette Chambre me dire que leurs parents auraient cru commettre un crime s'ils avaient lu un journal ou s'ils avaient soigné leurs bestiaux le dimanche. J'ai le plus grand respect pour ces personnes. Toute conviction sincère commande le respect. Nous avons entendu le ministre de la Justice nous dire que la population de la province d'Ontario serait scandalisée si nous permettions, par une loi, de sauver la récolte lorsqu'elle est en danger ; et cependant une loi de cette nature ne scandaliserait personne dans notre province. Même les protestants qui ont vécu quelque temps parmi nous ne se scandaliseraient pas de ce travail. Néanmoins, un de mes collègues d'Ontario, qui connaît bien cette province, m'affirme qu'une loi de ce genre y causerait un grand scandale.

Tout ceci prouve qu'essayer de faire une règle commune pour toute la population, dans des questions de ce genre, et tenter, au moyen d'une loi unique, de fondre brusquement dans un même moule les esprits de deux peuples dont les croyances diffèrent depuis quatre siècles, c'est ignorer l'histoire, c'est méconnaître les bases sur lesquelles la nation s'est fondée, c'est mentir à l'esprit même de notre constitution. Personne n'ignore que le plus grand danger parmi ceux qui menaçaient sans cesse l'œuvre des législateurs canadiens, avant la confédération, c'était celui qui se présentait chaque fois qu'une majorité venue de Québec cherchait à imposer ses vues à la province d'Ontario, ou lorsque le Haut-Canada, dominant à son tour, voulait gouverner le Bas-Canada. Les

pères de la confédération prirent grand soin de soustraire à la juridiction fédérale toutes les matières qui, directement ou indirectement, touchaient aux sentiments religieux ou nationaux ; et s'ils n'avaient pas écarté ces questions, la confédération n'aurait jamais pris naissance. Respectons donc l'esprit de la constitution. Nous sommes assez souvent forcés d'aborder l'étude de problèmes dangereux, propres à soulever les passions religieuses et nationales. Contentons-nous de résoudre ceux qui se présentent d'eux-mêmes, sans sortir de notre sphère d'action pour en créer de nouveaux qui ne nous concernent pas.

La Chambre remarquera que, dans l'article 5, on a ajouté les mots "assemblée publique". Le résultat de cette modification est de mettre sous la gouverne immédiate du parlement fédéral le prélèvement du revenu d'environ deux tiers des églises de Montréal et de plusieurs autres églises de la province de Québec. Afin qu'on ne me taxe pas d'exagération, je cite les paroles mêmes de l'honorable ministre de la Justice. L'honorable député de Lincoln demandait au ministre de la Justice de faire une exception en faveur du parc Grimsby ; il disait que la loi interdisait tout simplement les services religieux pour lesquels on faisait payer un droit d'entrée ; et le ministre de la Justice a répondu :

Je n'ai qu'une seule observation à présenter à cet égard : c'est que les exercices religieux, le dimanche, doivent se faire à titre gratuit ; et à moins que les ministres du culte qui dirigent les exercices au parc de Grimsby, ne consentent à donner aux citoyens accès à ce parc, gratuitement, ou bien à se soumettre au système des contributions volontaires, il est préférable qu'ils suspendent ces exercices, ce jour-là.

Un grand nombre de catholiques et de protestants partagent, sur ce point, l'avis du ministre de la Justice. Ce n'est pas une question de dogme. Mais c'est un fait connu qu'à Montréal, on ne peut assister à certaines messes qu'en payant le prix d'entrée que les conseils de fabriques ont fixé. Je dirai en passant que le conseil de fabrique est le plus ancien corps électif au Canada. C'est une institution chère à la population de la province de Québec parce que c'est dans ces conseils qu'elle put faire la première application du principe : "Pas d'impôt sans représentation" ; et les Canadiens-français furent les premiers à affirmer ce principe au Canada. Ces conseils ont décidé que les revenus des églises seront prélevés de deux manières. La première, c'est la location des bancs ; et je ne suis pas très certain que cet article 5 n'entravera pas ce procédé, car ces bancs ne sont loués que pour les offices du dimanche ; néanmoins, comme ce n'est pas un prix qu'il faut payer à l'entrée, admettons que la location des bancs ne tombe pas sous le coup de cet article. La deuxième, c'est l'imposition d'un

droit d'entrée pour assister aux messes. Dans les deux tiers des églises de la ville de Montréal, on fait payer 5 ou 10 cents à l'entrée de l'église pour le droit d'assister à certaines messes, tout comme on fait à l'église Saint-Patrice, à Ottawa. Je puis avoir des objections à ce système; mais je désapprouve beaucoup plus fortement le parlement fédéral de vouloir dicter à nos évêques et à nos prêtres, ainsi qu'à la population qui va à l'église, de quelle manière sera prélevé le revenu nécessaire au maintien de leurs temples. De quel droit le parlement du Canada décrète-t-il que la paroisse Saint-Jacques de Montréal, ou la paroisse Saint-Louis de France, prélèvera ses revenus de telle ou telle manière? Il suffit de signaler ce dispositif de la loi pour établir que le parlement fédéral, non seulement dépasse l'intention des promoteurs et des auteurs véritables de cette législation, mais qu'il empiète sur l'autonomie provinciale et blesse les sentiments religieux de la population. Vous attaquez les droits de la population de la province de Québec comme jamais le gouvernement anglais n'aurait songé à le faire, ni même ses indignes représentants au Canada, aux jours les plus sombres du Family Compact. Cette loi viole des droits qui ont été respectés lorsque la province était sous le joug de John Colborne. Même lorsque le colonel anglais faisait brûler les fermes des cultivateurs, il n'aurait jamais osé toucher à cette question du prélèvement des revenus paroissiaux. Et voici qu'aujourd'hui, en 1906, nous allons voter une loi qui décrète que le curé de la paroisse de Saint-Jacques, à Montréal, sera un criminel si, afin de créer un revenu à son église, il prélève un droit d'entrée de cinq cents!

Inutile d'en dire davantage sur les effets de cet amendement. Lorsque les représentants du Gouvernement sont venus à l'assemblée de Montréal et qu'ils ont déclaré que l'amendement de M. Piché avait pour effet d'annuler la loi dans la province de Québec—y compris le paragraphe 8 concernant l'affichage, le paragraphe 9 concernant le tir, et le paragraphe 10 concernant la vente et l'importation des journaux—ils ne disaient pas la vérité; et sur ces points les effets du bill, tel qu'il est présentement rédigé, ne peuvent être détournés par aucune législation provinciale. Le seul résultat de cette modification c'est que, d'un côté, vous diminuez les droits des provinces comme n'y ont jamais songé les pères de la confédération et que, d'autre part, vous ne laissez aux provinces d'autre remède que des procès coûteux et inextricables dont l'avocat le plus éminent et le plus éclairé de cette Chambre ne saurait prédire l'issue.

M. CONMEE: Est-ce que le revenu des églises ne serait pas exempté en vertu du paragraphe (a) de l'article 3?

M. BOURASSA: Non; l'article 3 définit les exceptions faites à l'article 2; l'article

2 comprend le travail rémunéré, les opérations commerciales et l'exercice des professions. Aller à la messe n'est pas un exercice professionnel; ce n'est pas une vente ni un travail.

M. CONMEE: Le paragraphe (a) dit: "Tout travail nécessaire ou d'usage relativement au culte divin".

M. BOURASSA: L'honorable député prétend-il que le fait d'aller à l'église et de payer dix cents à la porte constitue un travail?

M. CONMEE: Mais si c'est d'usage?

M. BOURASSA: Pas du tout. Le ministre de la Justice a déclaré positivement que l'article 3 est une exception à l'article 2 et que l'article 5 doit être pris séparément. Conséquemment, la perception d'un droit d'entrée à la porte de l'église tombe sous le coup de la loi. Le ministre de la Justice en a décidé ainsi; et, avec tout le respect que je lui dois, je lui dirai que ni lui ni aucun autre membre du parlement n'a le droit de dire de quelle manière le curé de Saint-Jacques, ou celui de Notre-Dame ou celui de Saint-Louis de France, prélèveront les revenus nécessaires à leurs églises. Nous n'avons que faire de légiférer sur ce sujet.

M. W. J. ROCHE: Que dites-vous de l'article 2?

M. BOURASSA: Mais cela ne tombe pas sous le coup de l'article 2. L'article 5 n'a rien à faire avec l'article 2 et l'article 3. Il faut le considérer indépendamment des deux autres, ainsi que l'a déclaré l'honorable ministre de la Justice; et il a ajouté que si cet article et la loi entière empiètent sur les droits provinciaux, les provinces n'ont pas le droit d'agir, car le parlement fédéral s'est emparé de la juridiction et la conservera.

M. DEVLIN: Quelle partie de l'article 5, d'après mon honorable ami, s'appliquerait au droit d'entrée exigé à la porte d'une église?

M. BOURASSA: Le ministre de la Justice a déclaré qu'en vertu de l'article 5, il est défendu d'assister à toute assemblée publique, et que cela s'applique aux assemblées dans les églises.

M. AYLESWORTH: Non, le ministre de la Justice n'a rien dit de la sorte.

M. BOURASSA: Le ministre ne l'a pas dit dans ces termes mêmes; mais lorsque mon honorable collègue, le député de Lincoln (M. Lancaster), lui a fait observer que cet article empêchait les gens d'assister à des exercices religieux auxquels on ne peut assister sans payer un droit d'entrée, le ministre de la Justice a répondu: Eh! bien, les exercices religieux doivent être gratuits.

M. DEVLIN: Mais une cérémonie religieuse n'est pas une représentation.

M. LEMIEUX : Il était question de parcs.

M. BOURASSA : De parcs ? Non ; l'article 7 concernant les parcs a été supprimé. Celui qui reste est celui-ci :

Il n'est permis à personne—

Jt passe ce qui vise le gain, la récompense, etc.

—d'offrir ou de tenir un spectacle ou une assemblée publique où il est directement ou indirectement exigé une rétribution soit pour l'entrée à ce spectacle ou à cette assemblée, soit dans quelque endroit où se tient ce spectacle ou cette assemblée—et d'y prendre part ou d'y assister.

... que ce soit dans un parc, une maison ou n'importe où.

M. DEVLIN : L'honorable député prétend-il qu'un exercice religieux dans une église catholique est une représentation ?

M. BOURASSA : Certainement, d'après l'interprétation du ministre de la Justice (M. Aylesworth).

M. LEMIEUX : Lisez l'article concernant les parcs.

M. BOURASSA : Telle a été l'interprétation que l'honorable ministre de la Justice a donnée des mots "assemblée publique."

M. LEMIEUX : Cela s'applique aux parcs.

M. BOURASSA : Non, l'article concernant les parcs a été supprimé. Il est inutile de jouer sur les mots. L'article 5 n'est limité ni à une parc, ni à un édifice, ni à une église, ni à un autre endroit ; le seul fait de réunir un certain nombre de personnes, à un endroit quelconque, et de leur faire payer un droit d'entrée, constitue une infraction à la loi.

M. CONMEE : La contribution est volontaire.

M. BOURASSA : Dans certaines églises elle est volontaire. En ce cas, la loi ne s'applique pas ; et c'est ce que le ministre de la Justice a déclaré. Il a dit que l'on devait se contenter de contributions volontaires. Voilà où est la différence. A la messe de neuf heures, à l'église Saint-Patrice, et à Montréal, dans certaines églises, il y a des messes où la contribution n'est pas volontaire et où l'on fait payer à l'entrée. Je ne discute pas la sagesse de ce règlement, mais je dis que c'est l'affaire des autorités de chaque paroisse de décider de quelle manière elles prélèveront le revenu de l'église. Ce droit d'entrée est imposé précisément dans le but de créer un revenu. Ce n'est pas une contribution volontaire, ce n'est pas une location de bancs ; c'est un paiement que les gens, se réunissant dans un lieu déterminé, sont obligés de faire à l'entrée, et cela tombe sous le coup de cet article.

M. ARMAND LAVERGNE : L'article ne dit-il pas "directement ou indirectement" ?

M. BOURASSA.

M. BOURASSA : Oui, mais je ne veux pas le faire pire qu'il n'est ; je veux lui donner l'interprétation la plus favorable.

Je crois en avoir dit suffisamment pour démontrer les dangers d'une législation comme celle-ci, sans qu'il soit nécessaire de revenir sur tous les détails que nous avons discutés lors de l'examen de la loi en comité. Cette loi est dangereuse sous tous ses aspects. Elle est dangereuse parce qu'elle ne définit pas l'infraction ; elle est dangereuse parce qu'elle ne définit pas les exceptions ; elle est dangereuse parce que, sous de faux prétextes, elle empiète sur les droits provinciaux ; elle est dangereuse parce que son adoption et son application soulèveront les préjugés de race et jetteront le désaccord dans la population. En vérité, il est impossible de concevoir une mesure législative qui soit plus propre à détruire la bonne harmonie et la paix qui devraient régner sans cesse entre les religions et les nationalités diverses qui composent notre pays.

En différentes occasions—je ne veux pas parler ici de conversations particulières, mais de circonstances publiques, dans la ville de Montréal et à cette Chambre même.—j'ai indiqué où, à mon avis, on pourrait peut-être trouver le remède. Naturellement, si je ne considérais que le principe de cette législation, le jugeant mauvais, je dirais : "N'y touchons pas ; nous ne devons pas légiférer sur ce terrain." On a suggéré de réviser la constitution. Je n'en vois pas la nécessité. En déclarant que les législatures provinciales peuvent légiférer sur cette question, le ministre de la Justice a réduit à néant tous les arguments qu'il soit possible de faire valoir à l'appui de ce projet de loi. On avait prétendu que ce parlement était tenu de légiférer, parce que les provinces ne le pouvaient pas. Mais, aujourd'hui, les autorités les plus compétentes disent le contraire. Nous avons l'autorité du ministre de la Justice et celle de plusieurs jurisconsultes éminents, qui nous disent que la déclaration du comité judiciaire du conseil privé n'a jamais eu la portée ni la signification que lui ont données, très sincèrement, les personnes qui demandent l'adoption de ce projet de loi.

On a dit encore que le seul moyen d'avoir une loi uniforme sur l'observance du dimanche était de la faire décréter par le parlement fédéral. N'eussé-je pris aucune part à ce débat, je crois que la Chambre aurait eu la preuve qu'elle n'est pas compétente à discuter ce genre de question ; et cette preuve s'est répétée lors de la discussion de chacun des articles de la loi. Chaque fois, par exemple, qu'il a fallu déterminer quelle sorte d'amusements ou quels travaux seraient permis le dimanche, nous avons vu des hommes très sincères dans leurs opinions se lever et dire : "Vous n'allez pas empêcher la population de s'amuser de telle ou telle manière, le dimanche !" D'autre part, des hommes tout aussi sincères et droits se sont scandalisés, oui véri-

tablement scandalisés, parce qu'on osait dire, ici même, que ce n'est pas un péché de jouer le base-ball, le dimanche. Toute cette discussion, soit sur les modes d'amusement populaires, soit sur le commerce et le travail permis le dimanche, démontre que le parlement fédéral n'est pas l'endroit où l'on doit débattre ces questions et les régler par des lois.

Je dirai toute ma pensée à ce sujet. Le gouvernement d'Ontario n'a jamais pardonné au gouvernement fédéral et au Parlement de lui avoir laissé tout l'ennui de la question épineuse de la "prohibition". Pressé de nouveau sur le terrain de l'observation du dimanche, il a voulu rendre coup pour coup au gouvernement fédéral, et il a légiféré de façon à renvoyer la question à ce Parlement. A mon avis, le devoir du Parlement est de la renvoyer de nouveau à la province d'Ontario et de lui dire : "Vous avez le pouvoir de légiférer ; légiférez donc librement dans la limite des pouvoirs que la constitution vous donne." En tout cas, s'il était vraiment nécessaire de faire voter une loi fédérale en cette matière, il n'est réellement qu'un point sur lequel on puisse prouver la nécessité de notre intervention, c'est celui des moyens de transport. Pourquoi le Gouvernement ne fait-il pas ajouter au code criminel deux ou trois articles déterminant et punissant la violation de la loi du dimanche par les compagnies de transport ? Cela répondrait à tous les besoins ; et les provinces resteraient libres de réglementer, comme elles l'ont fait dans le passé, suivant leurs besoins et leurs traditions respectives, la manière dont les commerçants et les citoyens de chaque province devront observer le dimanche.

C'est peut-être ici le moment de communiquer à la Chambre l'amendement que je proposerai dans un instant :

Cette loi n'entrera en vigueur dans aucune des provinces du Canada que lorsque la législature de cette province aura décrété que la dite loi s'applique à cette province.

Le premier jour de ce débat, l'honorable député de Kootenay (M. Galliher) a interrogé à ce sujet le ministre de la Justice ; et le ministre a répondu que nous avions le droit de subordonner l'application de cette loi à la ratification des législatures provinciales. Mais je ferais mieux de citer le texte même du compte rendu des débats :

M. GALLIHER : Supposant que nous insérons dans ce bill un article disant que cette loi ne viendra pas en vigueur dans aucune province tant que la législature de cette province ne l'aura pas ratifiée, est-ce que cela donnerait à cette législature le pouvoir de dire que cette loi fera la loi de la province ?

M. AYLESWORTH : Je crois que le parlement a le droit de dire que ce bill ne viendra pas en vigueur dans aucune province tant que la législature de cette province n'aura pas jugé à propos de l'adopter, mais ce serait une chose absolument unique et inopportune.

Ainsi, le ministre de la Justice reconnaît que nous avons le pouvoir de décréter ce

que je propose ; mais il considérait alors qu'il ne serait ni juste ni opportun de le faire. Sur ce point, toutefois, l'honorable ministre a changé d'opinion ; car mon amendement est basé absolument sur le principe même de l'amendement de l'honorable député de Sainte-Marie (M. Piché), que le ministre de la Justice avait repoussé au début et qu'il a fini par accepter. Le ministre avait d'abord déclaré que cette loi, constituant des délits et les frappant de peines, devait s'appliquer intégralement à toutes les provinces ; mais il se laissa convaincre—et très à propos—qu'il devait changer d'opinion. On lui a fait observer que cette loi ne faisait partie du code pénal que par accident, et que du moment que nous entreprenions de déclarer criminelle une série d'actes qui n'avaient jamais constitué des crimes jusqu'à ce jour, nous devions tenir compte des différences de traditions, d'habitude et de législation qui séparent les provinces et, par conséquent, diversifier l'application de cette loi. L'amendement de l'honorable député de Sainte-Marie (M. Piché) est valide ou il est nul. S'il est valide et qu'il puisse produire des résultats tangibles, il ne causera pas moins de désordre dans cette loi que le mien. Mais il y a une différence profonde entre les deux textes. Sous l'empire du texte actuel, les provinces ne peuvent légiférer par exception à cette loi que dans les limites que le conseil privé leur tracera. Nous ignorons l'étendue de ces pouvoirs. Ils peuvent être considérables. Ils sont peut-être très restreints. S'étendent-ils aussi loin que l'honorable député le prétend ? Je l'ignore. Mais ce que personne ne conteste, c'est que les législatures ne peuvent restreindre la portée des articles 4, 5, 6, 7, 8, 9 et 10. Elles ne peuvent s'attaquer qu'à l'article 2. Le ministre de la Justice l'a reconnu lui-même. Jusqu'à quel point les provinces pourront-elles amender cet article quant au commerce, c'est ce que tout le monde ignore. L'honorable député de Sainte-Marie dit que la juridiction provinciale ne s'étend pas jusque-là. Le député de Saint-Jean-et-Iberville (M. Demers) soutient le contraire. Entre ces deux opinions, il doit m'être permis de rester dans le doute, surtout lorsque j'ai l'opinion d'avocats plus compétents encore qui affirment que l'amendement de l'honorable député de Sainte-Marie (M. Piché) ne laisse pas les provinces libres de légiférer sur les questions de commerce.

En principe, les deux textes ne diffèrent qu'au sujet des voies de transport. Prenons, par exemple, pour acquis que la province de Québec n'accepte pas cette législation. Qu'advierait-il alors ? La province d'Ontario, celle du Nouveau-Brunswick, ou toute autre province qui jugerait à propos d'accepter cette loi, seraient-elles par là empêchées d'en subir l'application ? En réalité, chacune des provinces du Canada possède aujourd'hui une loi particulière, constitutionnelle ou non, réglementant

le trafic des voies de transport, le dimanche. Tout le monde sait que les convois du chemin de fer Intercolonial ne partent pas de Montréal le samedi, afin de n'avoir pas à traverser les provinces maritimes le dimanche. Il est possible que cette politique du chemin de fer Intercolonial ne soit dictée par aucune loi; mais elle prouve que les gérants de ce chemin veulent simplement se conformer aux habitudes, aux traditions, aux préjugés si vous le voulez, de la population des différentes provinces. Si la compagnie du chemin de fer du Pacifique-Canadien réussit aujourd'hui à régler la circulation de ses convois, le dimanche, sans froisser les préjugés, les traditions ou les convictions de la population de Québec et de celle des provinces maritimes et d'Ontario, la situation ne serait pas pire si ma proposition était acceptée. Quelle serait la différence? Un train pourrait partir de Montréal, le dimanche, et passer en transit dans la province d'Ontario, tout comme il est prévu dans ce bill, et pas davantage. Si les tribunaux reconnaissent la validité de l'amendement de l'honorable député de Sainte-Marie, la législature de la province de Québec pourra légiférer sur les questions de droits civils et de travail. Si cet amendement comporte tout ce que prétend la presse ministérielle de Québec, il permet à la législature d'autoriser une somme de travail plus grande, le dimanche, que le projet actuel ne le permet. Les compagnies de chemins de fer pourraient donc s'adresser à cette législature et en obtenir l'autorisation de faire exécuter des travaux plus considérables dans leurs enclos et leurs stations d'arrêt et de garage. Si l'amendement de l'honorable député de Sainte-Marie est valide, s'il ne constitue pas un prétexte fallacieux, si ce n'est pas un leurre destiné à duper la province de Québec, il n'y a pas de raison valable qui empêche l'adoption de l'amendement que je propose. Ma proposition ne tend pas à paralyser la loi. Au contraire, elle est plus conforme à l'esprit de la loi que l'amendement de l'honorable député de Sainte-Marie; car si cet amendement est valide, la loi sera modifiée dans chacune des provinces. La province d'Ontario pourra modifier ou supprimer un article; la province de Québec, dix articles; la Colombie-Anglaise, cinq; et ainsi de suite. Mais si ma proposition est adoptée, chaque province devra accepter la loi telle quelle est ou la rejeter dans son entier. Vous conserverez la juridiction que vous demandez. Vous avez tort, à mon avis, d'assumer cette responsabilité; mais du moment que vous le faites, le moyen que je vous suggère est le seul qui vous permette de maintenir votre suprématie législative et de respecter en même temps les droits des provinces. Vous avez reconnu le principe des droits provinciaux, en théorie et en pratique, lorsque vous avez accepté la proposition de l'honorable député de Sainte-Marie (M. Piché). Ne re-

M. BOURASSA.

poussez donc point la mienne, car seule elle couvre ce double principe. De plus, elle donne aux provinces le temps de réfléchir. Supposons que la province d'Ontario adopte cette loi à la prochaine session, la province de Québec aura le temps de voir comment cette loi fonctionnera dans la pratique. Supposons que la Colombie-Anglaise ne l'adopte qu'après lui avoir fait subir quelques amendements au sujet des droits civils, alors une autre province profitera de son expérience.

Voulez-vous vous justifier par des précédents? Ce Parlement-ci en a lui-même créé un. En 1902, nous avons adopté une loi créant un conseil médical pour le Canada. Un article de cette loi décrète que la loi ne viendra pas en vigueur tant qu'elle n'aura pas été ratifiée par toutes les provinces. J'ai combattu l'adoption de cet article; mais il est facile de démontrer la différence qui existe entre la proposition que je fais ce soir et l'article que le Gouvernement fit inscrire dans cette loi. Cet article donnait à une seule province le pouvoir d'empêcher les autres de bénéficier de cette législation. J'ai combattu ce texte parce qu'il plaçait la province de Québec dans une position embarrassante. Le parlement fédéral, ayant voté une loi que toutes les provinces anglaises réclamaient, rejetait ensuite sur la seule province de Québec la responsabilité de refuser à Ontario, au Nouveau-Brunswick et aux autres provinces, le bénéfice d'une loi fédérale qu'elles avaient demandée. J'ai déclaré que par là nous commettons une injustice. Mais l'amendement que je propose aujourd'hui est tout différent. Supposons que les prétentions de la "Lord's Day Alliance" soient justes; supposons que la législature d'Ontario n'ait pas le pouvoir de voter une loi du dimanche, alors je dis hautement, au nom du peuple de Québec, dont je suis l'un des représentants: Donnez à la province d'Ontario ce qu'elle réclame. Donnez au Nouveau-Brunswick, donnez au Manitoba, donnez à la Nouvelle-Ecosse tout ce que ces provinces demandent. Mais j'ajoute avec non moins d'énergie: N'imposez pas à la province de Québec une loi dont elle ne veut pas. Et vous avez le droit et le pouvoir d'en agir ainsi. Certes, —et je ne fais que répéter ici ce que j'ai déclaré ailleurs—s'il était impossible de nous rendre aux vœux de la majorité de la population sans imposer un nouveau sacrifice à mes compatriotes, je dirais sans hésiter: Que le sacrifice s'accomplisse! Car, après tout, dans ce pays, c'est la majorité qui gouverne. Mais lorsque vous avez le pouvoir de satisfaire à la fois le désir de la minorité et celui de la majorité, vous n'avez pas le droit de nous imposer ce sacrifice: ce serait un crime national! Oui; et je répète ici, au risque de me faire accuser de démagogie, ce que j'ai proclamé à Montréal: C'est un crime national que d'attenter aux droits, aux traditions, aux coutumes, aux lois de la minorité; c'est un

crime national que de repousser le remède que vous avez entre les mains—remède constitutionnel, légal et absolument conforme à l'esprit fondamental de la confédération.

Voilà, monsieur le président, ce que j'ai dit à la population de la ville de Montréal. Voilà ce que je suis prêt à répéter devant n'importe quel auditoire au Canada. Voilà les paroles que, j'en suis convaincu, les citoyens de Toronto sauraient écouter, et ceux de Winnipeg, et ceux de Saint-Jean également. Sans doute l'accord est difficile entre les deux races. Nos opinions sont partagées sur beaucoup de points ; des préjugés particuliers nous séparent ; nous nous sommes divisés dans le passé sur des questions auxquelles il fallait forcément donner une solution législative unique et indivisible. Mais que l'on prouve aux protestants et aux catholiques, aux Français et aux Anglais, aux habitants de Québec et à ceux d'Ontario—que je prouve à n'importe quel citoyen du Canada qu'il peut avoir ce qu'il désire et que je peux en avoir autant, que ses exigences et ses désirs légitimes peuvent être satisfaits sans qu'il soit forcé d'empiéter sur ma liberté—je ne crois pas qu'il y ait au Canada une seule province, une seule ville, un seul homme qui voudût m'enlever ma liberté pour le simple plaisir de repaître son orgueil ou sa convoitise de domination. Je ne crois pas qu'il soit possible de trouver de tels sentiments au fonds de l'âme d'aucun Canadien. Et voilà encore ce que j'ai affirmé à Montréal. J'ai dénoncé la fausseté du motif d'excuse qu'on alléguait en faveur du Gouvernement, à savoir: qu'il subissait cette loi parce que la majorité de la population en exigeait l'adoption. J'ai ajouté enfin que si l'on expliquait aux habitants du Nouveau-Brunswick, d'Ontario ou du Manitoba qu'ils peuvent obtenir tout ce qu'ils désirent tout en laissant la population de Québec libre de ne pas subir la même loi, aucune province, aucun parti, aucun groupe—même celui qui serait animé, à mes yeux, des idées les plus étroites—ne demanderait une loi semblable. Tels sont les sentiments que j'ai exprimés dans la ville de Montréal et voici la résolution que cette assemblée a adoptée :

Les citoyens de la cité et de la banlieue de Montréal, réunis en assemblée publique, protestent hautement contre l'adoption du projet de loi sur l'observance du dimanche, dont le parlement fédéral est saisi en ce moment.

Cette loi déroge à toutes les coutumes qui existent de temps immémorial dans la province de Québec et entame profondément les droits civils et l'organisation sociale dont les habitants de cette province ont joui jusqu'à ce jour, tant sous le régime français que sous l'empire des constitutions diverses que la Grande-Bretagne leur a octroyées depuis le traité de Paris.

Les citoyens de la province de Québec désirent, autant que ceux de l'Ontario, conserver le caractère religieux du dimanche et assurer à tous les travailleurs le repos auquel ils ont droit.

Profondément imbus des principes de la liberté et du respect dû à la conscience d'autrui, ils reconnaissent sans réserve aux citoyens des autres provinces le droit d'accomplir comme ils l'entendent cette œuvre chrétienne et sociale ; mais ils croient avoir un droit légal d'accomplir le même devoir, dans les limites de leur province, suivant leurs traditions nationales et religieuses et leur droit public, plus ancien que celui de toutes les autres provinces du Canada.

Cette question touchant aux croyances religieuses, aux traditions de race, aux usages domestiques, aux droits civils, à l'organisme social, devrait demeurer dans la sphère d'action des législatures provinciales ; et d'après les déclarations du ministre de la Justice, la législature de chaque province pourrait adopter, sous une autre forme, des lois sur l'observance du dimanche conformes aux besoins et aux désirs de la population de chaque province.

En tout cas, l'action du parlement fédéral devrait se borner à adopter une loi réglementant, pour le dimanche, la circulation des trains de chemins de fer et le service des bateaux à vapeur.

Les citoyens de Montréal s'adressent à tous les membres du Sénat et de la Chambre des Communes, sans distinction de race, de religion ni de parti, et leur demandent instamment, au nom de la paix qui doit régner entre les deux éléments principaux du peuple canadien, de tenir compte des droits des provinces en cette matière et de ne pas imposer à la province de Québec une mesure législative contraire aux habitudes, aux sentiments, aux intérêts et aux droits civils de ses habitants.

Cette assemblée suggère que si la majorité des représentants des autres provinces désire réellement l'adoption de cette mesure le parlement y ajoute un article décrétant que la loi n'entrera en vigueur que dans celles des provinces dont les législatures décideront que ladite loi s'applique à leurs territoires et à leurs habitants.

En conséquence, cette assemblée approuve l'attitude et les efforts des députés qui ont jusqu'ici fait opposition à ce projet de loi ou qui ont tenté de l'amender, et elle affirme que leur devoir, ainsi que celui de tout député soucieux des libertés populaires, est de voter pour le rejet du bill en troisième lecture, à moins qu'il ne contienne un article réservant aux législatures provinciales le droit absolu de ratification.

J'ai déclaré, monsieur le président. . .

M. ETHIER : Puis-je poser une question à l'honorable député ?

M. BOURASSA : Certainement.

M. ETHIER : Qui a rédigé cette résolution ?

M. BOURASSA : Cette résolution a été rédigée par un comité de citoyens de Montréal. Elle a été proposée à l'assemblée par huit ou dix personnes dont je ne me rappelle pas les noms, mais je sais qu'ils représentaient les ouvriers et diverses industries.

M. ETHIER : Quelle était la composition de ce comité ?

M. BOURASSA : Les noms de ses membres ont été publiés dans les journaux. Il

se composait d'environ cinquante membres à la tête desquels se trouvait M. Guillaume Boivin, manufacturier, libéral très en vue, et M. Latreille, représentant des ouvriers. Il comprenait des représentants des professions libérales, du commerce, de l'industrie et des métiers. Mais peu importe qui a proposé l'adoption de ce vœu, peu importe même qui l'a rédigé. Il a été proposé à l'assemblée; on a demandé s'il y avait des voix dissidentes, et tous les assistants ont été invités à s'avancer et à exprimer leur opinion.

Mais j'irai plus loin. Je dirai que non seulement il importe peu de connaître le nom de celui qui a rédigé cette résolution ou de savoir si elle a été rédigée par un seul ou par vingt; il est même inutile de se demander si elle a été ratifiée par vingt personnes ou par vingt mille. J'en appelle à tout homme loyal qui m'écoute et je lui demande d'oublier un instant qu'il siège à droite ou à gauche, qu'il soit Français ou Anglais, catholique ou protestant; je vais encore plus loin: j'en appelle à ceux mêmes de mes collègues de l'une ou de l'autre race, avec qui j'ai pu, ces jours derniers, échanger des paroles violentes, et je leur dis: Oubliez toutes les divergences d'opinion qui nous ont séparés et qui peuvent diviser la population de ce pays; oublions tout et dites-moi: y a-t-il, dans cette résolution de l'assemblée de Montréal ou dans l'amendement que je propose, quelque chose qui ne soit pas conforme aux meilleures traditions de notre pays, qui trahisse l'esprit de notre constitution et—ce qui va plus loin, jusqu'aux assises fondamentales de la nation—qui ne réponde pas aux aspirations les plus nobles et aux sentiments les plus généreux de tout citoyen du Canada? Cette proposition contient-elle un seul mot qui puisse blesser l'orgueil ou les convictions d'aucun Canadien? S'y trouve-t-il un seul point qui entame la responsabilité ministérielle? Peut-on la considérer comme une motion de défiance? Mais, depuis trois jours, les principaux organes du Gouvernement dans la province d'Ontario, prêchent exactement ce que je propose! Pas plus tard qu'hier, le "Free Press", d'Ottawa, qui avait publié, deux jours auparavant, le texte presque intégral de l'amendement que je demande à la Chambre d'adopter, disait ce qui suit dans son article de rédaction:

La loi du dimanche sera certainement celle qui aura donné le plus de mal à la Chambre pendant cette session. On annonce aujourd'hui qu'on y insérera un article décrétant que la loi ne sera mise en vigueur en aucune province tant que la législature de cette province ne l'aura pas ratifiée. Cela nous semble une solution très satisfaisante de ce très difficile problème.

La population de la province de Québec considère cette loi comme une atteinte grave à ses droits; et les probabilités sont que si l'on tente de la mettre en vigueur, il y aura une semi-révolution dans cette province; on créera

certainement un mécontentement très dangereux.

Et plus loin:

La province d'Ontario ne devrait pas imposer arbitrairement son opinion à la province de Québec. Ontario combattrait sans trêve ni merci toute tentative que pourrait faire la population de la province de Québec de lui imposer le dimanche libre. La règle que la majorité doit gouverner doit céder devant la nécessité suprême d'avoir une nation canadienne unie, vivant et travaillant en commun dans l'harmonie et l'amour fraternel.

En terminant, me sera-t-il permis de faire appel au premier ministre lui-même (sir Wilfrid Laurier)? On m'objectera peut-être—et je le reconnais—que j'ai parfois prononcé, à son adresse, des paroles qui ont déplu à ses partisans les plus fidèles. Ainsi que je l'ai dit dans une autre circonstance, chacun d'entre nous comprend à sa manière son devoir envers le public. Je ne veux pas discuter cela ce soir, mais je fais appel aux sentiments les plus équitables du premier ministre.

Malgré ce qui peut s'être passé entre vous et ceux qui pensent comme moi, je vous conjure de vous rappeler que les yeux du peuple canadien sont en ce moment fixés sur vous. Il est en votre pouvoir de décider si vous donnerez à cette loi le caractère qui la rendra acceptable à la population du pays. Vous pouvez accepter ma proposition, vous pouvez la rejeter. N'oubliez pas que les circonstances ne sont pas aujourd'hui ce qu'elles étaient lorsque vous avez été appelé à résoudre d'autres problèmes analogues à celui-ci qui ont causé tant de perturbation dans le pays. Les conditions actuelles ne sont pas celles de la question scolaire du Manitoba ou du Nord-Ouest, ni celles de la guerre d'Afrique, alors que le Gouvernement fut forcé d'adopter et de suivre une ligne de conduite uniforme. Je crois que la politique du Gouvernement fut mauvaise; toutefois, le peuple canadien en a décidé autrement. Mais la position n'est pas la même aujourd'hui. Dans les circonstances que je viens de signaler, vous étiez obligé d'adopter une seule ligne de conduite et de faire une seule loi. Telle n'est pas la situation actuelle. Vous pouvez adopter cette législation et satisfaire en même temps la province de Québec et la province d'Ontario. Je répète au premier ministre que lorsqu'il faut choisir entre Québec et Ontario, lorsqu'il devient nécessaire de froisser soit les aspirations de Québec ou celles d'Ontario, alors un compromis, des concessions mutuelles, s'imposent. Mais dans cette circonstance, où l'on peut donner au peuple d'Ontario ce qu'il désire et soustraire en même temps le peuple de Québec au joug qu'il repousse, j'en appelle aux meilleurs sentiments de l'honorable ministre, j'en appelle aux principes qu'il a préconisés toute sa vie, à la politique qu'il a suivie depuis le commencement de sa carrière, et je le supplie de ne pas méconnaître la force des

M. BOURASSA.

sentiments dont je me fais l'interprète en ce moment. Si quelque nuage a passé entre nous, oublions-le; foulons aux pieds tout ressentiment personnel. N'oubliez pas que ma voix, ce soir, n'est pas l'écho d'une pensée isolée; c'est la voix du peuple,—non seulement la voix du peuple de Québec, c'est aussi la voix du peuple d'Ontario dont les sentiments se sont manifestés spontanément dans plusieurs de ses journaux; et cette voix vous dit que, tout en donnant à la province d'Ontario ce qu'elle demande, vous ne devez pas imposer à la province de Québec ce qu'elle repousse.

En terminant, je propose que ce bill ne soit pas lu une troisième fois, mais qu'il soit renvoyé au comité général de la Chambre avec ordre d'insérer l'article suivant :

Cette loi n'entrera en vigueur dans aucune des provinces du Canada que lorsque la législation de cette province aura décrété que la dite loi s'applique à cette province.

L'honorable M. A. B. AYLESWORTH (ministre de la Justice) : Je n'entreprendrai pas, à cette heure avancée de la nuit, de suivre l'honorable député dans toutes les remarques qu'il vient de faire à l'appui de son amendement. Mais je veux exposer aussi brièvement que possible les raisons pour lesquelles je m'opposerai, monsieur l'Orateur, à l'amendement qu'il a mis entre vos mains. Toutefois, avant de donner ces raisons, je veux corriger une ou deux interprétations fausses qu'il donne à ce bill. Au cours de la critique sévère qu'il a faite de cette loi, il a signalé deux ou trois cas qui lui semblent suffisants pour l'autoriser à condamner toute la loi. Il a d'abord signalé l'article qui excepte les travaux d'humanité et de nécessité, mais il demande qui devra interpréter ces mots ou décider si l'action incriminée constitue un travail de nécessité ou d'humanité. Il a invoqué la réponse que j'ai faite au cours de ce débat, il y a quelques jours, lorsque j'ai dit que sa question serait déterminée par le tribunal devant lequel la poursuite serait portée. Il trouve que c'est là une condition anormale et particulière à ce bill. Il croit que parce qu'il faudrait s'en rapporter à l'interprétation d'un magistrat qui pourrait ne pas être très versé dans les questions de droit, cette législation est d'un caractère particulier et devrait être condamnée. L'honorable député me permettra de lui rappeler que c'est une condition commune à toutes les lois. Tous les juges qui ont à étudier une question de fait se trouvent dans la même situation lorsqu'ils sont obligés d'interpréter les termes d'une loi de ce genre. Faisons une comparaison entre ce cas et un plus grand. Comparons-le avec celui dans lequel se trouve un juge devant lequel se déroule un procès pour offense capitale et qui doit déterminer si l'accusé s'est rendu coupable de meurtre, de simple homicide ou d'homicide excusable. Tout dépend alors des circonstances. Le code criminel déclare que ce qui, en d'autres circonstances,

pourrait être un meurtre, peut n'être qu'un simple homicide si la personne qui a donné la mort l'a fait dans l'entraînement de la passion causée par une provocation ou par une insulte de nature telle qu'elle lui a fait perdre toute maîtrise d'elle-même, et si l'accusé a commis l'action sous le coup de cette injure et avant qu'il ait eu le temps de calmer sa colère. Que la provocation ou l'insulte reçue soit grave ou non, que la personne provoquée ait perdu réellement tout empire sur elle-même, toutes ces questions de fait, si difficiles qu'elles puissent être à déterminer, doivent être pesées par le jury devant lequel se déroule le procès. Ce sont là quelquefois choses très difficiles à décider. Il pourra être pareillement difficile au magistrat siégeant dans une poursuite en vertu de cette loi, sans l'aide d'un jury, de déterminer si les faits qui ont été incriminés constituent une action de nécessité. Il faudra qu'il mette à contribution toutes les ressources de son intelligence pour déterminer cette question. Mais le fait qu'il aura été choisi par le Gouvernement comme un homme digne d'être juge de paix et digne d'administrer la justice dans son comté est, dans tous les cas, une certaine garantie que c'est un homme de bon sens ordinaire et jouissant d'une bonne réputation dans sa localité. Dans ce cas-ci nous suivons la voie ordinaire des administrations de la justice criminelle si nous votons une loi dont la mise en vigueur nécessite la poursuite pour les infractions dont la nature doit être déterminée par les tribunaux ordinaires du pays. Voilà ce que nous pouvions faire et il n'y a là-dedans rien de particulier à ce bill et que nous puissions invoquer comme raisons pour ou contre son adoption.

En second lieu, mon honorable ami dit que nous créons pour la première fois une faute criminelle en ce pays, que nous qualifions crimes des actions qui n'ont jamais été des crimes dans le Canada ou dans certaines parties du Canada, et que nous donnons au magistrat, qui peut ne pas avoir toutes les connaissances ou la science modernes nécessaires, un pouvoir illimité de décider qu'un crime a été commis, et nous disons par cette loi qu'il n'y aura pas d'appel de la décision de ce magistrat. Mon honorable ami est tombé sans le vouloir dans une grave erreur à ce sujet. Ce bill autorise que les poursuites ordinaires en matière de délits de moindre importance punissables par une amende de \$1, sur condamnation par voie sommaire, c'est-à-dire rendue par tout magistrat, après débats, en vertu des clauses du code criminel relatives aux procès par voie sommaire. L'article 879 du code criminel dit :

A moins qu'il ne soit autrement prescrit par quelque acte spécial en outre duquel une condamnation est prononcée ou un ordre est décerné par un juge de paix pour le paiement de deniers ou renvoyant une dénonciation ou plainte, quiconque se croira lésé par la con-

damnation ou l'ordre, le poursuivant ou le dénonciateur aussi bien que le défendeur pourra en appeler.

Aux divers tribunaux d'appel que l'acte prescrit. C'est là tout simplement une condition ordinaire de la loi criminelle dans tous les cas de poursuivre pour conviction sommaire, et lorsqu'il s'agit de la loi criminelle en général, il n'y avait pas de nécessité de reproduire cet article dans ce bill, et à moins que nous ne disions dans le bill même qu'il n'y aura pas d'appel de la décision du magistrat, le droit général d'appel qui existe en vertu du code criminel s'appliquera certainement. En troisième lieu mon honorable ami dit que cette loi sera une grande source d'injustice parce qu'il dit que si on la met en vigueur cela amènera certainement la ruine des industries du pays, et nous n'avons pris aucun moyen de donner une compensation. Je n'avais jamais encore entendu personne aller aussi loin que cela. On a dit très souvent que telle ou telle industrie ferait plus d'argent si l'on permettait de travailler le dimanche comme les autres jours, mais personne n'avait dit encore que si nous défendons le travail le dimanche les industries du pays seront ruinées. C'est là une chose qui n'existe que dans l'imagination de mon honorable ami, et qui n'est basée sur aucun fait. Mais sans discuter plus longtemps les détails de cette loi, qui ont déjà été tant discutés, on me permettra de dire pourquoi je m'oppose à la proposition que ce bill devienne loi, tant que les législatures provinciales ne l'auront pas décidé. L'honorable député croit avoir découvert entre ce qu'a dit le premier ministre et ce que j'ai dit moi-même une contradiction, parce que l'honorable premier ministre aurait dit que les législatures provinciales ne pouvaient pas légiférer aussi efficacement au sujet de l'observance du repos du dimanche, et que d'un autre côté j'aurais dit qu'à mon avis elles n'étaient pas privées du droit de légiférer à ce sujet. Il n'y a pas de contradiction entre ce que l'honorable premier ministre a dit et l'opinion que j'ai exprimée. L'attitude que nous avons adoptée, de concert avec le Gouvernement, est celle-ci : bien que les provinces aient le plein pouvoir de légiférer sur la propriété et les droits civils, une loi tendant à la meilleure observance du repos dominical ne peut être appliquée d'une façon satisfaisante, à moins qu'elle ne soit une loi criminelle et n'ait la sanction d'une peine prévue par cette loi. C'est donc là une mesure nécessaire, si nous voulons que le repos du dimanche soit observé dans tout le pays, ce qui n'empêche pas qu'au sujet de la propriété ou des droits civils les législatures des provinces aient le pouvoir entier de faire les lois qu'elles jugeront à propos d'adopter. Il n'y a aucune contradiction entre ce que l'honorable premier ministre a dit et l'opinion que j'ai exprimée.

Mais la proposition de l'honorable député
M. AYLESWORTH.

(M. Bourassa) demande que la loi ne soit pas appliquée tant que la législature de chaque province ne l'aura pas ratifiée législativement. Il me semble que notre honorable ami a entièrement oublié dans le moment les termes de la résolution adoptée à Montréal, ou bien il méconnaît le mandat qu'on lui a confié.

Le texte même de cette résolution déclarait expressément qu'au sujet des questions interprovinciales celles des transports par chemins de fer et d'une province à une autre ces législatures provinciales n'avaient aucun pouvoir, et cette résolution de l'assemblée de Montréal déclarait de plus expressément que si le parlement fédéral avait une législation sur ce sujet il serait bon de laisser les autres dispositions du bill aux législatures provinciales.

M. BOURASSA : La résolution parle de cette question comme étant entièrement indépendante, et dans mon discours j'ai déclaré moi-même que je serais prêt à voter pour tout amendement au code criminel par lequel le parlement fédéral voudrait donner suite au vœu de la majorité du peuple du Canada au sujet de la circulation des trains et bateaux le dimanche.

M. AYLESWORTH : Cette observation de mon honorable ami démontre la contradiction dont j'ai parlé. Il dit qu'il veut bien que le Parlement légifère au sujet des transports qui ne tombent pas sous la juridiction des autorités provinciales, mais en même temps il propose une résolution demandant que nous concédions aux législatures provinciales le pouvoir de déterminer si oui ou non les dispositions de ce bill concernant les transports deviendront jamais en vigueur. Je ne puis pas comprendre comment il peut faire accorder cette résolution avec sa motion demandant que ces dispositions ne soient pas appliquées avant que les législatures provinciales les aient approuvées par une loi. Mais sans m'arrêter à savoir si l'honorable député est logique ou non, qu'on me permette de déclarer qu'aucune idée de la sorte n'a inspiré ce projet de loi. Ce projet de loi, ainsi qu'on l'a dit plusieurs fois dans la Chambre, est un compromis. Il ne va pas aussi loin dans la voie de la prohibition que plusieurs personnes l'auraient désiré. D'un autre côté il va peut-être plus loin qu'un tiers de la population de ce pays le voudrait.

Mais la mesure, sous sa forme actuelle, en est une que probablement aucune législature provinciale du Canada ne trouverait à sa convenance et ne serait disposée à édicter dans son ensemble. Dans le cours de la discussion qui s'est faite au sujet de ce projet de loi, j'ai exprimé l'opinion que rien n'empêcherait le parlement fédéral de légiférer dans le sens que l'indique l'honorable député, mais que, à mon avis, il serait inusité et absolument inopportun qu'il le fit. Je persiste dans cette opinion, quelle que soit sa valeur. Le parlement fédéral, s'il le ju-

geait à propos, aurait parfaitement le droit d'inscrire dans son recueil de lois une mesure législative quelconque relevant de sa juridiction et de déclarer: cet acte n'acquerra force de loi qu'à la suite d'une proclamation adoptée par le Gouverneur général en conseil, ou encore: cet acte n'aura force de loi que lorsque le juge en chef du Canada l'aura ordonné. Ce n'est pas là déléguer ses fonctions législatives; ce ne serait pas donner au juge en chef du Canada le pouvoir législatif qui appartient au parlement fédéral; ce serait simplement charger un fonctionnaire public du soin de fixer la date à laquelle une certaine loi deviendra applicable. Je ne vois pas de raison constitutionnelle qui empêche le Parlement de dire, quand il le juge à propos, que telle mesure ou telle autre mesure n'acquerra force de loi que lorsque la législature de telle ou telle province l'aura décrété. Mais la question est celle-ci: est-il avantageux est-il opportun d'édicter une telle mesure à la fin de ce long débat au sujet du projet de loi en question? Le précédent indiqué par l'honorable député ne me semble s'appliquer nullement dans le cas actuel. Il s'agit de la création d'un conseil médical pour l'ensemble du Canada, où pourraient se faire inscrire les praticiens des différentes provinces. L'acte en question renferme un article aux termes duquel ce conseil ne pourra être établi que lorsque toutes les provinces auront légiféré dans le même sens. En d'autres termes, tant que les diverses provinces n'auront pas adhéré à la convention, la mesure générale n'aura pas son application, et virtuellement, n'aura pas force de loi. Ce n'est guère là un précédent que l'honorable député puisse invoquer à l'appui de sa motion.

M. BOURASSA: Il a été adopté en 1845, par le Parlement du Canada-Uni, une loi à peu près dans les mêmes termes que cet amendement. En voici le texte:

Et qu'il soit édicté que le présent acte ne s'appliquera pas et ne pourra être interprété comme s'appliquant à cette partie de la province qui formait naguère la province du Bas-Canada.

M. BRODEUR: A cette époque, on légiférait pour chacune des provinces séparément.

M. BOURASSA: S'il est vrai actuellement qu'il n'existe qu'une loi criminelle pour toutes les provinces, ce principe devait avoir son application tout aussi bien à cette époque.

M. AYLESWORTH: Cette disposition du statut de 1845 n'est guère un précédent qui puisse autoriser à faire fixer par les législatures locales la date à laquelle cette loi entrera en vigueur. On peut très bien l'invoquer comme précédent en vue de nous engager à légiférer dans un sens pour

telle partie du Dominion, et dans un autre sens pour telle autre; mais on ne saurait guère l'invoquer comme précédent à l'appui de la motion de l'honorable député. Voici pour quelle raison je m'oppose à ce que cet amendement soit inséré dans le projet de loi en délibération. Lorsque nous avons déposé cette mesure, lorsque nous l'avons présentée à la Chambre comme résultat d'un travail d'un sous-comité, nous l'avons présentée comme une mesure de conciliation, comme solution d'une question des plus difficiles, et rédigée en conséquence, n'allant pas aussi loin que beaucoup de membres de la Chambre l'auraient désiré, mais, d'autre part, allant beaucoup plus loin que nombre d'autres députés également honorables et respectés l'auraient voulu. Nous nous sommes efforcés, monsieur l'Orateur, de trouver un moyen terme, et il en est sorti une mesure qui présente beaucoup d'imperfections, mais qui témoigne d'un effort sincère de résoudre la question difficile qui nous était soumise. Dès lors, est-il opportun que nous soumettions une mesure de cette sorte à une législature provinciale et que nous lui disions: Ceci ou rien. Je dis que non. Si ce projet de loi avait été rédigé dans la perspective qu'il ne serait mis en vigueur dans aucune province du Canada avant que la législature de cette province l'eût accepté, il aurait été rédigé de toute autre manière; son rédacteur aurait pu préparer un projet qui aurait été acceptable à la population de l'Ontario, qui aurait été acceptable à la population du Manitoba et de l'Ouest, tout aussi bien qu'à la population des Provinces maritimes. Il aurait rédigé un projet que la législature de chacune de ces provinces aurait probablement pu adopter et substituer à sa propre loi provinciale. Mais le projet de loi actuel n'a pas été rédigé dans cette attente, et par beaucoup de gens de langue anglaise il sera considéré insuffisant; ses dispositions ne sont pas assez rigoureuses relativement à l'observance du dimanche pour qu'on puisse présenter ce projet de loi à aucune législature dans une province de langue anglaise et lui dire: C'est tout ce que nous sommes prêts à vous offrir; nous ne voulons pas édicter rien de plus rigoureux; c'est à quoi se bornent nos efforts en vue de rédiger une loi uniforme applicable à toute l'étendue du Canada. C'est là tout ce que nos amis de l'Ouest ont voulu faire de concessions en vue de s'entendre avec nous, et ces concessions ayant été acceptées et adoptées par la Chambre dans ce même esprit de conciliation, la seule chose que nous puissions faire sur la motion de la 3e lecture, c'est, à mon humble avis, d'adopter le projet tel qu'il est et de le transmettre au Sénat.

M. ARMAND LAVERGNE: Le ministre a déclaré très sensément que cette mesure serait jugée insuffisante pour l'Ontario; n'aurait-il pas mieux valu laisser à cette pro-

vince le bénéfice exclusif des lois qui y sont en vigueur pour l'observance du dimanche ?

M. L. P. DEMERS (Saint-Jean-et-Iberville). (Texte) : Monsieur l'Orateur, la Chambre me permettra bien de dire un mot en réponse à l'honorable député de Labelle. J'ai fait, au cours de ses remarques, une objection, à laquelle il a répondu d'une manière plus ou moins satisfaisante, parce que l'honorable député a voulu me faire sentir que mon opinion ne valait pas grand'chose; que je pouvais voir clair dans les petites questions, mais non pas dans les grandes comme celle-ci. Chacun a son métier; le mien est d'être avocat. Et quand je fais une proposition, je ne me cache pas derrière un tel ou un tel.

Avec votre indulgence, monsieur l'orateur, je démontrerai à mon honorable ami que, lorsque, à Montréal, l'autre jour, il a affirmé que les lois commerciales du pays étaient sous l'autorité exclusive du parlement fédéral, il a fait erreur. Quand il a voulu faire croire qu'il était impossible aux législatures provinciales, en vertu de l'article 2 modifié, de déclarer que la vente des bonbons, par exemple, dans les petits magasins, serait légale, et que les législatures n'auraient pas le droit de légiférer sur ce point, il s'est trompé. Il n'a pas donné à l'amendement de notre collègue, le député de Sainte-Marie, la même interprétation que lui a donnée le député de Montmagny qui a voté en faveur de cet amendement. Cette question constitutionnelle n'est pas nouvelle; c'est une question sur laquelle le conseil privé s'est déjà prononcé deux fois, et il l'a résolue d'une manière définitive. Nous voyons dans "Clement's Canadian Constitution", aux pages 357 et 358, l'interprétation que l'on doit donner à ce texte de notre Constitution.

Quelle est l'interprétation que le conseil privé lui a donnée? Voici ce que disent les lords du conseil privé :

Si nous interprétons les mots "réglementation du commerce" en nous aidant des diverses indications ci-dessus, nous devons dire qu'ils visent les mesures politiques relatives au commerce et nécessitant la sanction du Parlement, réglementation du commerce en matières interprovinciales, et aussi peut-être la réglementation générale du commerce pour l'ensemble du Canada.

Plus tard, la même question a été décidée de nouveau par le conseil privé, dans le même sens. Ce sens restreint que nous donnons à l'article 9, de la Constitution fut encore appuyé par le conseil privé. A la page 375 du même auteur, on lit :

Les mots réglementation du commerce sont assurément très larges, et dans la cause "1" Severn, la cour suprême a exprimé l'opinion qu'ils avaient l'effet d'invalider le droit de licence dont il était question dans l'espèce. Mais depuis que cette cause a été décidée, la question a été débattue plus à fond devant le comité dans la cause "m" de Pearson, et on

a jugé absolument nécessaire de restreindre le sens littéral des mots de manière à accorder plus de latitude pour l'exercice de pouvoirs assignés exclusivement aux législatures provinciales. L'opinion fut exprimée dans cette circonstance que le droit de réglementation accordé au parlement fédéral ne vise que la réglementation du commerce général ou interprovincial.

Il me semble qu'en présence de ces deux décisions du conseil privé, il ne peut y avoir de doute sur le sens que nous devons donner à l'interprétation de ces mots dans l'acte de l'Amérique britannique du Nord : "Relating to trade and commerce". Ces deux décisions sont des "leading cases", comme dit Clements.

M. BERGERON : L'honorable député prétend-il qu'une loi fédérale interdisant cette sorte de commerce pourrait être mise de côté par une loi provinciale ?

M. DEMERS : Je suis à répondre à l'honorable député de Labelle qui a prétendu que, bien que le Parlement ait déclaré que les provinces pouvaient adopter une loi semblable, elles ne le pourraient pas parce que la réglementation du commerce est du ressort exclusif du parlement fédéral. D'après les rapports des journaux, cet honorable député aurait déclaré, dans son discours à Montréal, que les lois commerciales sont entre les mains d'Ottawa. Ainsi, d'après le compte rendu de la "Patrie", il aurait dit que les tramways ne pourraient pas marcher le dimanche. On me dit maintenant que c'est faux, qu'il n'a jamais fait cette déclaration. J'accepte cette dénégation, mais cela se lit dans les comptes rendus des journaux, notamment de la "Patrie", de Montréal, et cela n'avait pas encore été nié. L'honorable député de Labelle a voulu prouver que les mots "regulation of trade" devaient être pris dans leur sens absolu. Or, je viens de prouver qu'ils ne doivent pas être pris dans un sens aussi étendu et qu'ils s'appliquent plutôt au grand commerce, au commerce interprovincial, et que le petit commerce est assujéti à la réglementation des provinces. D'ailleurs la preuve que le pouvoir que possède le gouvernement fédéral de réglementer le commerce n'a pas la portée qu'on veut lui donner, c'est qu'à l'heure qu'il est ce sont les provinces qui réglementent le petit commerce. Si on me demande en vertu de quelle loi les provinces peuvent intervenir, il me suffit de citer le paragraphe 16 de l'article 92 de la Constitution, qui dit :

Généralement toutes questions d'un caractère purement local ou privé dans la province.

Il ressort donc que c'est le grand commerce qui relève du Parlement fédéral, et que le commerce purement local est sous l'autorité des législatures provinciales. La législature de Québec aura donc la faculté, en vertu de l'article 2 du présent bill, de légiférer sur cette matière, de même que

sur toutes autres matières de nature purement provinciale.

Il est vrai que l'honorable ministre de la Justice a déclaré que le principe de l'article ne pouvait pas être étendu au reste du bill.

M. A. LAVERGNE : Très bien.

M. DEMERS : Mon honorable ami de Montmagny dit : très bien. C'est l'opinion du ministre de la Justice. Est-ce une opinion hors de tout doute ? Je ne le crois pas. C'est une question nouvelle ; mais quelle est la portée de l'article 2 relativement aux autres articles ? Nous n'en savons rien. Est-ce que les tribunaux de la province de Québec donneront à cette loi l'interprétation que lui donne le ministre de la Justice ? Je ne le crois pas, et voici pourquoi : il est de principe que le législateur, quand il parle d'une chose qui est le type, a voulu inclure les autres choses qui en découlent. L'article 2 est la clause type, c'est la base du bill, et les autres clauses n'en sont, pour ainsi dire, que la conséquence. J'en trouve une foule d'exemples dans le droit français.

M. A. LAVERGNE : Est-ce que l'honorable ministre de la Justice n'est pas d'opinion que les autres clauses sont parfaitement indépendantes de celle-là ?

M. DEMERS : J'ai admis cela ; mais j'ai dit que ce n'était pas hors de doute. Je puis lui démontrer que, dans la province de Québec, d'après la manière que nous avons d'interpréter les lois, nous ne décidons pas comme cela. L'article 2 contient le principe du bill ; les autres articles n'en sont que les conséquences. J'en trouve un exemple dans le droit commercial français. L'article 109, au sujet de la preuve des obligations commerciales—et mon honorable ami de Montmagny sait qu'en matière commerciale on est beaucoup plus rigoureux que lorsqu'il s'agit du droit pénal, que l'on interprète d'une manière plus favorable—l'article 109 dit ceci :

Les achats et ventes se constatent :—par actes publics ;—par actes sous signatures privées ;—par le bordereau ou arrêté d'un agent de change ou courtier, dûment signé par les parties ;—par une facture acceptée ;—par la correspondance ;—par les livres des parties ;—par la preuve testimoniale, dans le cas où le tribunal croira devoir l'admettre.

Le principe, en droit français, c'est que la preuve testimoniale n'est pas admise en matière de commerce. Cependant les tribunaux dans certains cas peuvent l'admettre.

Qu'est-ce que nos tribunaux décideront en toute probabilité ? Ne raisonneront-ils pas par analogie ? Or, cet article 2 est la clause type, fondamentale du bill, et je suis d'avis que nos tribunaux donneront une autre interprétation que celle du ministre de la Justice, et décideront que les autres clauses ne sont pas régies par l'article 2.

M. A. LAVERGNE : L'honorable député affirme-t-il que je pourrais citer devant nos tribunaux une clause du Code civil français en opposition au Code pénal anglais ?

M. DEMERS : Je vais répondre que nous citons du droit romain devant nos tribunaux ; c'est parce qu'il est l'expression de la raison humaine. Quand je cite du droit américain, c'est parce que j'y trouve des raisons frappantes pour éclairer les juges. Devant les tribunaux, c'est l'analogie qui nous guide dans les cas nouveaux ; et c'est l'analogie ici encore qui devra guider nos tribunaux.

M. A. LAVERGNE : L'honorable député doit savoir qu'en droit anglais une loi s'interprète par l'opinion de celui qui l'a proposée devant la Chambre.

M. DEMERS : Mon honorable ami ne doit pas ignorer qu'ici nous sommes tous égaux, et c'est le texte de la loi qui prévaut devant les tribunaux, et non pas l'opinion de l'auteur de la loi.

M. A. M. BEAUPARLANT (Saint-Hyacinthe). (Texte) : Monsieur l'Orateur, je viens d'entendre discuter ensemble deux députés de cette Chambre qui sont en même temps deux avocats. Il a été facile de voir qu'ils ne s'entendaient pas sur les questions de droit débattues. Je n'ai pas à faire ici de comparaison, je constate seulement la divergence. Cela me rappelle que j'ai souvent vu d'autres avocats discuter également sur une question de droit avec le même résultat. À la lumière de cette expérience particulière à tout avocat, je dis que sur toutes questions, et particulièrement sur les questions de droits, la position la plus sûre est toujours la meilleure.

Aux différentes phases du débat sur ce bill, que ce fût en comité général ou devant la Chambre siégeant régulièrement, j'ai toujours pris une attitude propre, à mon avis, à conserver une somme de liberté aussi considérable que possible à la population en général de ce pays, et en particulier à celle que j'ai l'honneur de représenter, considérant cette somme de liberté conciliable avec le bon ordre public et la faculté parfaite pour un chacun d'accomplir ses devoirs religieux suivant ses convictions et sa conscience.

Ainsi, lorsque l'honorable député de Sainte-Marie (M. Piché) a présenté l'amendement dont il a été depuis question chacun des jours de débat sur le même bill, c'est moi qui l'ai appuyé, toujours inspiré par le motif d'assurer la conservation d'autant de libertés possibles. De même je me suis opposé à l'amendement présenté par l'honorable député de Wellington (M. Martin), vu qu'à mon sens cet amendement avait l'effet de priver de libertés que je considérais légitimes certaines classes de la population de ce pays, celles se formant en associations où elles trouvent des amusements paisibles et

ne comportant aucuns inconvénients pour qui que ce soit.

Pour la même raison toujours j'ai appuyé la proposition de l'honorable ministre de la Justice (M. Aylesworth) à l'effet de renvoyer le bill au comité général de la Chambre dans l'intention nettement exprimée par l'honorable ministre de faire rayer cette disposition qui s'était introduite dans le projet, je pourrais dire, un peu par surprise. J'ai moi-même, au cours du débat général sur le bill, proposé certains amendements, et j'en ai aussi suggéré, toujours dans le même sens. Quand maintenant je vois l'honorable député de Labelle (M. Bourassa) proposer ce soir un amendement conforme aux motifs que je viens d'indiquer et encore plus efficace, je ne puis faire autrement que de le seconder et de l'appuyer. Je n'ai pas besoin de dire le profond respect que j'entretiens pour le ministre de la Justice. Inutile de dire également le respect et l'affection qui m'anime à l'égard de l'honorable premier ministre et de ses collègues. On sait que j'ai généralement voté dans le même sens qu'eux, ce que je me propose de faire encore sur d'autres questions à l'avenir. Mais pour cette fois je suis obligé de me rappeler particulièrement que je suis un mandataire avant d'être un partisan, et que je dois suivre les instructions de ceux qui m'ont confié ce mandat.

Or, voici ces instructions : Vers le premier mai dernier, j'ai reçu du conseil de ville de Saint-Hyacinthe, une résolution dont la portée ne peut pas être équivoque et qui a été formulée sans comporter de condition. Je vais en donner lecture.

Canada,

Province de Québec,

District de Saint-Hyacinthe.

Hôtel de ville de Saint-Hyacinthe.

A une assemblée régulière du conseil de ville de Saint-Hyacinthe, tenue le trente d'avril mil neuf cent six, à laquelle étaient présents: Son Honneur le maire Eugène St-Jacques, messieurs les échevins Chenette, Dubrûlé, Casavant, Beaupré, Charpentier, Messier, Bouchard et Jacques, sur proposition de M. Bouchard, appuyée par M. Jacques, les résolutions suivantes ont été adoptées à l'unanimité:

Résolu: 1. "Le conseil de ville de Saint-Hyacinthe désapprouve le bill relatif à l'observance du dimanche actuellement soumis au Parlement, comme attentatoire à la liberté du citoyen.

2. "Le conseil de ville prie le député du comté, M. A. M. Beauparlant, de s'opposer à l'adoption de ce bill.

3. "Une copie des présentes sera transmise au député du comté pour production à la Chambre des communes.

(Signé) : EUGENE ST-JACQUES, maire.

" S. CARREAU, greffier.

Vraie copie,

S. CARREAU, greffier.

Saint-Hyacinthe, ce 5 mai 1906.

J'ai déjà présenté à cette Chambre copie de cette même résolution. Le 30 avril 1906, M. BEUPARLANT.

une résolution fut votée par un club composé, en majorité, d'ouvriers et dans lequel figurent aussi des membres d'à peu près toutes les autres professions. Voici cette résolution :

Saint-Hyacinthe, 30 avril 1906.

Monsieur,—A une assemblée spéciale générale des membres du cercle Montcalm tenue le trente avril mil neuf cent six, sous la présidence de M. Eug. Gamache, avec le nombre de membres formant quorum.

Il est résolu que le cercle Montcalm de Saint-Hyacinthe, étant opposé au bill Fitzpatrick pour l'observance du dimanche, parce qu'il attente à la liberté individuelle, chacun de ses membres doit faire tous ses efforts pour empêcher l'adoption, et que copie de la présente résolution soit adressée au député de Saint-Hyacinthe à Ottawa, M. A. M. Beauparlant, avec prière de voter contre le susdit bill.

EUGENE E. GAMACHE, président.

A. BELANGER, secrétaire.

J'ai aussi reçu des lettres de quatre notaires qui étaient alors et sont encore les seuls pratiquant dans le comté de Saint-Hyacinthe et qui étaient, en conséquence, en position de connaître les coutumes des cultivateurs que je représente. A l'exception d'un qui n'approuve ni ne désapprouve le bill, les trois autres, dans leurs remarques, paraissent plutôt défavorables au bill. Les voici dans leur intégrité :

Saint-Charles, Rivière Richelieu,
29 avril 1906.

Monsieur A. M. Beauparlant député.

En réponse à votre lettre, je dois vous dire que les cultivateurs de cette région n'ont pas l'habitude de passer d'actes le dimanche. C'est par accident que je reçois un contrat de mariage quelquefois ou un testament. Il se fait peu ou point d'affaires le dimanche, les magasins sont stricts et ne vendent pas.

Votre tout dévoué,

NAP. ARCHAMBAULT, notaire.

Saint-Jude, 29 avril 1906.

Monsieur A. M. Beauparlant,

Membre du Parlement, Ottawa.

Mon cher monsieur,—Je reçois votre lettre, et j'y réponds aussitôt. C'est certainement l'habitude des gens de nos campagnes de venir faire recevoir leurs actes le dimanche. Une forte partie des gens résident loin du village; dans Saint-Jude, quelques-uns résident même à près de trois lieux du village. Il est tout naturel que ces personnes profitent de leur voyage au village, le dimanche, pour payer leurs taxes, passer des actes, etc. Presque tous les contrats de mariage se passent le dimanche. Il doit être impossible de défendre de recevoir des testaments le dimanche, lorsque c'est dans le cas de maladie.

Votre,

L. A. L'HEUREUX.

Saint-Denis, Rivière Richelieu,

30 avril 1906.

Monsieur A. M. Beauparlant député,
Ottawa.

Cher monsieur,—Il arrive souvent que les cultivateurs dans notre région viennent nous

demander pour recevoir des actes le dimanche.

Il m'est arrivé plusieurs fois d'être appelé, le dimanche, auprès de personnes malades ou mourantes pour recevoir leur testament.

Le dimanche se passe assez tranquillement dans ces campagnes-ci que je ne vois pas le besoin d'une législation pour en rendre l'observance plus rigoureuse.

Je vous salue.

Bien à vous,

L. O. DAURY.

J'ai aussi reçu d'un ancien député du comté de Saint-Hyacinthe, M. G. C. Dessaulles, qui pendant nombre d'années a été maire de la ville, une expression d'opinion aussi énergique que défavorable au bill. J'en ai communiqué la teneur en dû lieu. M. L. F. Morisson, ancien maire, m'a fait parvenir sa manière de voir par laquelle, lui aussi, se déclare défavorable à cette législation, qu'il suggère de renvoyer aux législatures des provinces, ce qui est absolument conforme à l'amendement maintenant soumis et que j'appuie. Enfin, une autre opinion dont je tiens à tenir compte aussi, c'est la mienne propre, et je ne crois pas cette législation désirable.

Maintenant, on nous dira que depuis ces expressions d'opinion, des amendements ont été apportés au bill. C'est vrai. Mais tous ces amendements ont été régulièrement publiés dans les journaux, et je n'ai pas besoin de dire que tous les auteurs de ces expressions d'opinion suivent assidûment la presse et ont été, au fur et à mesure, exactement renseignés. J'ai eu en outre des entretiens personnels avec la plupart d'entre eux, et aucun d'eux ne m'a manifesté le moindre changement d'opinion. Hier encore, je recevais une dépêche signée par quatorze citoyens, dont je vais donner les noms. Ce sont messieurs Eugène Saint-Jacques, maire; L. F. Morisson, ancien maire; E. H. Richer, ancien maire; J. B. Brousseau, ex-échevin; Louis Côté, ex-maire; Ulric Jacques, échevin; Armand Brousseau, marchand; Georges Côté, manufacturier; Louis Brousseau, industriel; C. A. Morin, industriel; L. P. Morin, industriel; D. T. Bouchard, éditeur de journal, Olivier Jacques, médecin; Henri Brousseau, marchand.

Cette dépêche me demandait instamment d'appuyer sur cette question de principe de l'autonomie provinciale, lequel principe tend à consacrer l'amendement proposé par le député de Labelle.

J'ai dit que toutes les expressions d'opinion qui me sont venues de la région de Saint-Hyacinthe sont défavorables à ce bill, sauf peut-être une exception, qui ne comporte, au reste, non plus aucune approbation.

L'amendement que j'appuie comporte que le bill ne devra avoir d'application dans une province qu'après que la législature de celle-ci l'aura adopté. Ceci est un parti plus sûr que d'accepter d'abord la législation avec la faculté ultérieure de s'en libérer. Si une

chose est répréhensible, mieux vaut la prévenir que de la réparer ensuite. Je préfère ne pas être lié que d'y consentir sur la promesse d'être délié plus tard. Si l'on est sincère quand on nous dit que nous pourrions légiférer pour défaire ce qui a été fait, on ne devrait pas avoir d'objection à ce qu'on en fût exempté de suite. Si d'après la Constitution telle qu'elle est, il fallait une procédure aussi anormale, aussi peu rationnelle que celle-là, la Constitution devrait être changée. Cette Constitution, après tout, n'est pas une Arche d'Alliance.

Je comprends que le Gouvernement représente tout le pays; je comprends la difficulté de sa position. Ayant été témoin depuis quelques semaines de l'énorme pression dirigée sur lui de presque toutes les parties du Canada. Je puis même le féliciter sur les améliorations qu'il a apportées à différentes clauses du bill. Je ne puis cependant pas encore l'accepter. Je ne pourrais le faire que si l'amendement du député de Labelle était accepté, parce qu'alors la province dont je suis l'un des représentants n'aurait pas à s'en plaindre.

Chose significative, bien que j'aie reçu beaucoup d'expressions d'opinion de différentes classes de la population de mon comté, qui étaient en somme toutes défavorables au bill, je n'ai reçu des membres du clergé de la même région aucune expression d'opinion favorable à cette législation. Cependant le comté de Saint-Hyacinthe est au cœur du diocèse du même nom, c'est là que réside l'évêque, et encore une fois aucune opinion favorable à cette législation ne m'est venue de ce milieu. J'ai cependant eu sur d'autres questions des communications de certains membres du même clergé; je me suis efforcé en toutes ces circonstances, comme c'était mon devoir de le faire, d'être aussi utile que possible à ces messieurs.

Monsieur l'Orateur, l'an dernier, je faisais partie de cette Chambre alors que s'est faite la discussion sur le bill d'autonomie des nouvelles provinces de l'Ouest. J'ai alors entendu le chef du Gouvernement, ses collègues et plusieurs de ses partisans; j'ai aussi entendu le chef de l'opposition et ceux qui l'appuyaient; et quand je me rappelle les avoir entendu tirer respectivement de l'article 93 de l'acte de l'Amérique britannique du Nord des arguments au soutien de prétentions absolument différentes, je crains fort de soumettre la province de Québec à l'application de l'article 92, dans lequel je vois encore pour le moins autant matière à divergence. J'ai trop entendu d'opinions différentes sur ces textes de droit constitutionnel pour exposer la population d'une province dont je suis l'un des représentants aux incertitudes dont j'ai déjà constaté l'existence, si je puis l'empêcher. On a dit que c'était une mesure de conciliation. L'acte de 1867 lui-même a été un acte de conciliation, et il se ressent comme toutes les législations subséquentes, des conditions dans

lesquelles il a été conçu. Quand deux parties à une législation ont des sentiments et des aspirations absolument opposés, il ne peut guère sortir que des textes équivoques.

Si l'on veut faire de la conciliation, qu'on nous dise de suite ce que l'on entend nous accorder. D'ailleurs nous, nous ne demandons rien autre chose que d'être laissés tranquilles. La position que l'on veut nous faire serait, en outre, absolument nouvelle, tant dans le domaine légal que dans le domaine constitutionnel. Il est en effet bien rare qu'on propose de légiférer avec l'entente, toujours quelque peu suspecte, qu'on pourra ultérieurement anihiler cette législation.

Je comprends que ceux qui demandent cette législation sont sincères, mais la sincérité n'est pas toujours une garantie de raison, et quand la sincérité s'allie avec le tort elle devient plus dangereuse que le cynisme même, car à certaine phase des événements, cette dernière disposition d'esprit disparaît, mais la sincérité, surtout si elle s'unit au courage, à ce qui constitue des qualités parfois estimables, ne cède jamais.

Depuis que ce bill nous est soumis nous avons eu occasion de constater la réelle sincérité avec laquelle certains membres de cette Chambre adhèrent à la législation projetée. On l'a chérie comme la source certaine de tous les biens, comme le remède infallible à tous les maux. Eh bien à mon humble mais aussi sincère avis, on oublie les inconvénients et les conséquences que cette ardeur même comporte, précisément pour la cause dont on entend favoriser les intérêts. Si, quand la loi sera devenue en vigueur, nous pouvions inviter ceux qui demandent la législation nouvelle d'aller rendre visite à ceux qui seront arrêtés en vertu de cette loi, ils seraient peut-être étrangement impressionnés par ce que leur diraient ces nouveaux détenus de la théorie qui les enferme ainsi, sans qu'ils aient fait de tort à personne. A mon avis, la réglementation de cette question doit plutôt relever de la parole persuasive du prêtre, du ministre de la religion, que de la voix autoritaire du législateur. Je suis en faveur des libertés religieuses et civiles ; si un prêtre ou un ministre de la religion étaient entravés dans une mesure, ou d'une façon quelconque, dans l'exercice de leur ministère ou de l'enseignement de leur doctrine, ils pourraient facilement trouver des défenseurs plus puissants que moi, mais ils n'en trouveraient certainement pas de plus ardents ni de plus sincères. Je suis en faveur de toutes les libertés légitimes ; je considère que la législation soumise attente à ces libertés et j'appuierai toutes mesures propres à l'écarter.

M. A. VERVILLE (Maisonneuve) : On nous dit que cette législation a pour fin de protéger le plus possible le pauvre peuple et les classes ouvrières. Eh bien, nous avons entendu devant la Chambre un grand nom-

M. BEAUPARLANT.

bre de protestations de sympathie envers les classes ouvrières, et, dans le champ de la politique, on ne saurait guère s'attendre à autre chose. Des collègues nous ont dit qu'ils étaient soucieux d'améliorer la condition de leurs employés, et qu'ils étaient favorables à l'adoption de cette mesure parce qu'elle aurait l'effet d'améliorer cette condition. Pour ma part, je ne vois pas pourquoi un patron attendrait l'adoption d'une mesure législative pour améliorer la condition de ses ouvriers. Il s'est présenté nombre d'occasions dans le passé pour chacun de ces amis de l'ouvrier d'améliorer la condition des travailleurs à son emploi, sans qu'il fût nécessaire pour eux d'attendre l'adoption de ce texte de loi. Je parle ici en ma qualité de député d'une des divisions de Montréal, et je veux qu'il soit bien compris que la circonscription que je représente ne veut pas de cette loi. Je prouverai par les déclarations des échevins de la ville de Montréal et celles des conseillers de Maisonneuve, qu'ils ne veulent pas de cette mesure.

Je ne discuterai pas les dispositions de ce bill en ce qui regarde la classe ouvrière. Ce que la classe ouvrière a demandé, c'est qu'on lui accorde un jour de repos dans la semaine ; mais je ne permettrai pas qu'on me dicte la manière dont je devrai prendre ce repos ou dont je devrai adorer Dieu, le dimanche, ou aucun autre jour. C'est mon affaire, ce n'est pas l'affaire de personne autre, et c'est la manière dont l'ouvrier envisage la question. On a beaucoup parlé de la diversité des conditions. Mais les auteurs du projet de loi auraient dû commencer par le commencement. Pour quoi ne se sont-ils pas présentés à la Chambre et n'ont-ils pas dit aux employeurs : Accordez-donc à vos ouvriers une demi-journée de congé. Alors, ils auraient eu quelque raison de dire qu'un homme ne doit pas s'amuser le dimanche, parce qu'il peut le faire le samedi après-midi. Les conditions en ce qui regarde le travail sont différentes à Montréal de ce qu'elles sont dans d'autres parties du Canada. A Montréal, je regrette de le dire, il y a des gens qui travaillent douze heures par jour. Je ne voudrais pas que cette législation eût l'effet d'empêcher ces gens de se récréer le seul jour de la semaine où il leur soit possible de le faire. On me dira peut-être : Que ces gens sortent le soir, pour s'amuser, s'ils le désirent. Mais comment peuvent-ils le faire après avoir travaillé dix heures dans la journée, et avoir passé une heure ou une heure et quart sur le chemin pour se rendre de l'atelier à la maison. Ces gens travaillent réellement treize heures par jour. A la fin d'une dure journée de travail, et au retour de la fabrique, éloignée de leurs foyers, seront-ils disposés à sortir le soir, à se récréer, à assister à quelque représentation morale ?

On a exprimé un grand nombre d'opinions au sujet de la portée de ce bill et particu-

lièrement de son article 2, ainsi que de l'article 92 de l'acte de l'Amérique britannique du Nord. Il n'est pas possible de trouver deux avocats qui soient d'accord sur ces points. Pour ma part, je ne vois pas pourquoi ils ne chercheraient pas à s'entendre, au préalable, pour nous dire quelle est réellement la portée de cette loi, avant de nous demander de l'adopter. Et s'ils sont incapables de s'entendre, comment veulent-ils que des hommes ignorants arrivent à se rendre compte mieux qu'eux-mêmes du sens de la loi ? Je suis très favorable à l'adoption de l'amendement tendant à laisser aux provinces le soin d'appliquer cette loi. Ces honorables messieurs peuvent bien à leur aise parler des tribunaux et de l'application des lois ; mais, à mon avis, nous n'avons pas le droit d'imposer aux pauvres gens de la ville de Montréal les contraintes édictées par le présent bill. Nous serons à la merci de tous les juges de la ville, et je n'ai aucune confiance dans nos juges. Chaque fois qu'un ouvrier est amené devant les tribunaux, il en revient toujours déconfit. C'est tout ce que j'ai à dire au sujet de cette législation. J'ai ici un télégramme de Saint-Jean, où l'on me dit que tout en approuvant en principe l'adoption d'une mesure pour l'observance du dimanche, on ne veut pas du présent projet de loi, parce qu'il est trop compliqué.

J'ai aussi une résolution prise par la ville de Montréal, qui a été adressée à tous les représentants des diverses circonscriptions de l'île de Montréal, et une autre qui a été adressée à trois députés, savoir : l'honorable M. Rodolphe Lemieux, l'honorable député de Saint-et-Iberville (M. Demers) et l'honorable député de Sainte-Marie (M. Piché). Je les mentionne afin qu'ils figurent dans le compte rendu et parce que je veux que la ville de Montréal sache que j'ai tenu compte de ces lettres, et que j'ai défendu les intérêts de la classe qu'on m'a envoyé ici défendre.

(L'amendement de M. Bourassa, mis aux voix, est repoussé.)

Ont voté pour :

MM.	MM.
Avery,	Léonard,
Beauparlant,	Monk,
Bergeron,	Miller,
Bourassa,	Paquet,
Boyer,	Perley,
Fowler,	Seagram,
Hughes. (Victoria),	Verville.—15.
Lavergne (Montmagny).	

Ont voté contre :

MM.	MM.
Alcorn,	Jackson (Selkirk),
Archambault,	Johnston,
Aylesworth,	Kennedy,
Barker,	Lachance,
Barr,	Lake,
Béland,	Lalor,
Black,	Lancaster,

Blain,
Bole,
Borden (Carleton),
Borden (sir Frederick),
Boyce,
Bristol,
Brodeur,
Bureau,
Calvert,
Campbell,
Carrier,
Chisholm (Antigonish),
Chsholm (Huron),
Christie,
Clarke,
Clements,
Cochrane,
Conmee,
Costigan,
Crocket,
Delisle,
Demers,
Desjardins,
Devlin,
Dubeau,
Elson,
Emmerson,
Ethier,
Fielding,
Finlayson,
Fisher,
Fortier,
Foster,
Galliher,
Gauvreau,
Geoffrion,
Gervais,
Gladu,
Grant,
Gunn,
Guthrie,
Harty,
Henderson,
Herron,
Hunt,
Jackson (Elgin),

Lancot,
Lapointe,
Laurier (Sir Wilfrid),
Lavergne
(Drum-et-Arth.),
LeBlanc,
Lefurgey,
Lemieux,
Macdonald,
Maclean (Lunenburg),
Macpherson,
McIntyre (Perth),
McIntyre (Strathcona),
McLennan,
Marcile (Bagot),
Marcel (Bonaventure),
Martin (Wellington),
Mayrand,
Oliver,
Pardee,
Pamelee,
Paterson,
Parent,
Piché,
Pickup,
Porter,
Pringle,
Pfoux,
Ratz,
Reid (Ristigouche),
Ross (Cap-Breton),
Savoie,
Sinclair,
Smith (Oxford),
Staples,
Taylor,
Telford,
Templeman,
Tobin,
Turgeon,
Walsh,
Wilson
(Lennox-et-Addng.),
Wilson (Russell),
Wright (Muskoka),
Zimmerman.—104

M. F. D. MONK (Jacques-Cartier) : Je propose :

Que tous les mots après "Que" soient retranchés et remplacés par les suivants : "cette Chambre, tout en reconnaissant la sainteté du dimanche et la nécessité d'assurer à toutes les classes, par une législation appropriée, l'observance convenable de ce jour conformément aux convictions religieuses de chacun, est d'avis que la question d'une loi sur le dimanche devrait être laissée à présent aux diverses provinces du Canada, et que l'objet tendant à la 3e lecture dudit bill soit, en conséquence, rayé du rôle."

Je ne veux pas faire perdre le temps de la Chambre mais simplement dire que, pour ma part, je tiens sincèrement à la sanctification du dimanche et que je respecte les opinions de ceux qui nous ont imposé cette loi. J'ai voté en faveur de l'amendement de l'honorable député de Labelle (M. Bourassa) parce qu'il aurait l'effet, à tout événement, de retarder la mise en vigueur de cette loi, et de consacrer le principe que les provinces ont droit d'être consultées à ce sujet. Cependant, je me demande si, tout bien considéré, son amendement

allait assez loin pour répondre à mes vues sur la question. Je doute que le projet de loi, à la suite de cet amendement, eût jamais été agréé par la province de Québec—je doute qu'il eût jamais été agréé par aucune des provinces. Je suis persuadé que l'Ontario n'aurait pas accepté le projet de loi sous sa forme actuelle; et je dirai la même chose des Provinces maritimes et de la Colombie-Anglaise. L'effet aurait été de provoquer, dans les provinces mêmes, une nouvelle discussion d'une question très épineuse, et aurait engagé probablement la Chambre à modifier de nouveau le bill en vue de le rendre acceptable à quelques-unes des provinces. Je crois qu'il vaut mieux éloigner entièrement du champ de la politique fédérale la discussion d'une loi de cette sorte.

Nous avons vu quel a été le résultat de cette discussion-ci cette année. Le projet de loi, sous la forme où il a été soumis à la Chambre, n'aurait probablement été accepté d'aucun député. Nous l'avons renvoyé à un comité. Seize dérogations ont été faites au principe du bill sur les représentations de riches compagnies qui avaient les moyens de se faire représenter ici. Il a été renvoyé à la Chambre, et ici le nombre des dérogations a été porté à vingt-trois; et ces vingt-trois dérogations préparent la voie à de nouvelles discussions et à un nombre encore plus grand d'exceptions. Le public est d'avis que, aux termes de la décision du conseil privé, le parlement fédéral est seul autorisé à s'occuper de cette question de l'observance du dimanche. Cette opinion a été mise de côté par la déclaration autorisée du ministre de la Justice (M. Aylesworth); et quiconque étudie la question se rendra compte que le champ laissé libre aux législatures provinciales, en cette matière, est assurément très vaste. Quand même nous n'aurions édicté aucune loi à ce sujet, nos législatures provinciales seraient en mesure de réglementer, par le moyen des licences, par exemple, l'ouverture des parcs publics. Tous nos parcs publics sont sujets à réglementation en raison de la licence qu'ils doivent obtenir des législatures provinciales. Car celles-ci peuvent poser, comme condition indispensable, la fermeture plus ou moins complète le dimanche. C'est là un exemple; il y en a un nombre d'autres. Mais le fléau de l'observance du dimanche dans la plupart des provinces, je crois, se sont les abus dans la consommation de breuvages alcooliques. C'est là, d'après mon observation, un des plus grands obstacles à la sanctification de ce jour. Nos législatures provinciales ont tous les pouvoirs nécessaires pour réglementer ce trafic, punir ceux qui vendent de la boisson le dimanche et supprimer de cette manière le plus grand obstacle à l'observance de ce jour.

Les législatures des provinces exercent également une autorité sur les municipalités. Cela nous permettrait, dans les grandes vil-

les et ailleurs, de donner à la police les pouvoirs nécessaires pour faire observer le repos du dimanche dans les municipalités. De fait, comme la députation le sait, toutes les questions d'intérêt local et privé dans la province relèvent de la législature provinciale. Et cette disposition de la loi constitutionnelle ouvre un champ immense au législateur désireux de faire observer ce jour.

Je suis quelque peu alarmé des concessions que le bill, sous sa forme actuelle, fait aux provinces. Je sais bien que ces concessions sont faites dans un bon but. Mais nous ne devons pas oublier que si, en théorie, nous pouvons abroger ces dispositions, en pratique nous ne pourrions jamais le faire. Une fois ces concessions faites aux provinces, il ne nous sera jamais possible d'empiéter sur le champ couvert par les lois provinciales. C'est là, à mon avis, un résultat regrettable.

Tout considéré, il me semble que les provinces conservent des pouvoirs très grands de législation en matière d'observance du dimanche. Pour les raisons que j'ai dites, et pour d'autres qui ont été énoncées par d'autres de nos collègues devant la Chambre et ce soir par l'honorable député de Labelle, je crois qu'il est peu sage que nous édictions une loi pénale en vue de la meilleure observance du dimanche, considérant que les idées à ce sujet diffèrent tellement d'une province à l'autre. Nous préparons les voies à de sérieux conflits. Le peu que nous avons fait jusqu'ici a déjà suffi pour déterminer une vive agitation dans les cercles politiques. Depuis nombre d'années, des questions de race et de religion sont débattues chez nous, et nous savons avec quels regrettables résultats. Si, comme on le croit généralement, le parlement fédéral avait seul l'autorité nécessaire pour légiférer sur cette question de repos du dimanche, il nous faudrait bien aborder carrément la difficulté. Mais les législatures provinciales ont encore ce pouvoir. La province d'Ontario, même si nous ne votons pas cette loi, a toujours sa loi de l'observance du dimanche, loi très rigoureuse, et qui reste en vigueur.

D'après ce que je puis voir, le même état de choses existe dans toutes les autres provinces, excepté celle de Québec. Et même dans la province de Québec nous avons des lois restrictives au sujet de l'observance du dimanche que nous pouvons rendre plus rigoureuses au besoin. J'ai fait observer que dans les grandes villes il se glisse des abus. Ces abus existent, sans doute, mais il n'en est aucun de ceux que j'ai constatés à Montréal qui ne pourrait être supprimé par le moyen d'une législation provinciale. Il me semble donc peu sage pour nous, simplement parce que le conseil privé a réglé un point de droit qui lui était soumis et déclaré que la mesure en question touchait à la loi criminelle et conséquemment relevait du parlement fédéral, de conclure que nous devons sans retard envahir ce champ et édic-

ter une loi réglementant la conduite des particuliers le dimanche dans une loi beaucoup plus large que je ne l'aurais imaginé. Dans ces circonstances, je pense qu'il serait plus sage pour nous de nous abstenir et de laisser aux provinces le soin de légiférer sur ce sujet, et je prie la Chambre de vouloir bien accueillir mon amendement.

(L'amendement de M. Monk, mis aux voix est rejeté.)

Ont voté pour :

MM.	MM.
Beauparlant,	Morin,
Bergeron,	Paquet,
Bourassa,	Porter,
Fowler,	Seagram,
Hughes (Victoria),	Taylor,
Lavergne (Montmagny),	Verville.
Léonard	Walsh.—15
Monk,	

Ont voté contre :

MM.	MM.
Alcorn	Herron,
Archambault,	Hunt,
Avery,	Jackson (Elgin)
Aylesworth,	Jackson (Selkirk),
Barker	Johnston,
Barr,	Kennedy,
Béland,	Lachance,
Black,	Lake,
Blain,	Lalor,
Bole,	Lancaster,
Borden (Carleton),	Lancot,
Borden (sir Frederick),	Lapointe,
Boyce,	Laurier (sir Wilfrid),
Boyer,	Lavergne
Bristol,	(Drum.-et-Arth.),
Brodeur,	LeBlanc,
Bureau,	Lefurgey,
Calvert,	Lemieux,
Campbell,	Macdonald,
Carrier,	Maclean (Lunenburg),
Chisholm (Antigonish),	Macpherson,
Chisholm (Huron),	McIntyre (Perth).
Christie,	McIntyre (Strathcona),
Clarke,	McLennan,
Clements,	Marcile (Bagot),
Cochrane,	Marcil (Bonaventure),
Commee,	Martin (Wellington),
Costigan,	Mayrand,
Crocket,	Oliver,
Delisle,	Pardee,
Demers,	Parmelee,
Desjardins,	Paterson,
Devlin,	Parent,
Dubeau,	Piché,
Elson,	Pickup,
Emmerson,	Proulx,
Ethier,	Ratz,
Fielding,	Ross (Cap-Breton),
Finlayson,	Reid (Ristigouche),
Fisher,	Savoie,
Fortier,	Sinclair,
Foster,	Smith (Oxford),
Gallihier,	Staples,
Gauvreau,	Telford,
Geoffrion,	Templeman,
Gervais,	Tobin,
ladu,	Turgeon,
Grant,	Wilson
Gunn,	(Lennox-et-Adding.),
Guthrie,	Wilson (Russell),
Harty,	Wright (Muskoka),
Henderson,	Zimmerman.—102.

M. ARMAND LAVERGNE : L'honorable député de Kent-ouest (M. Clements) a voté, et il n'était pas ici quand la question a été mise aux voix.

M. CLEMENTS : J'étais présent dans la Chambre. Je suis arrivé avant plusieurs des membres de la droite.

M. R. L. BORDEN : Pas n'est besoin de dire qu'à cette heure matinale je me propose de condenser le plus possible ce que j'ai à dire. En premier lieu, quant à l'observation du ministre des Finances, au sujet de mes relations avec la "Lord's Day Alliance", je ne sais trop s'il se proposait de m'en faire un reproche d'une manière absolue, ou de m'en faire un reproche à cause de mon attitude sur le présent bill. Je me considère à l'abri de tout reproche dans un cas comme dans l'autre. Lorsqu'on me pria, il y a trois ans d'accepter la charge de vice-président de la "Lord's Day Alliance", je l'acceptai, parce que je crois à l'observance du jour du Seigneur; mais en acceptant cette charge, je déclarai aux gens qui composent cette alliance qu'il ne faudrait pas considérer mon acceptation comme un abandon de ma liberté de penser sur ce sujet; que peut-être il m'arriverait de ne pas partager les opinions de la majorité des membres de l'Alliance en ce qui regarde la réglementation de l'observance du sabbat.

Quant au projet de loi dans son ensemble, il est certaines observations de l'honorable député de Labelle (M. Bourassa) qui me paraissent fort justes, et ce bill pourra être regardé comme une véritable aubaine pour les avocats; car je suis sûr qu'il sera l'occasion, comme on l'a observé, d'un grand nombre de procès. Je ne dirai rien de l'article 2 et de la disposition assez curieuse qui s'y trouve comprise, à la demande du député de Sainte-Marie de Montréal (M. Piché), et que le Gouvernement a accepté, bien qu'il en eût rejeté le principe même quelques jours auparavant. En ce qui est des dérogations énumérées dans l'article 3, je dirai que cette liste ne me paraît pas seulement très longue, mais très hétérogène. Les exceptions empiètent les unes sur les autres; certaines d'entre elles ne sont pas rédigées en termes très clairs, et il aurait beaucoup mieux valu les libeller en une formule beaucoup plus générale et les grouper d'une manière plus méthodique qu'on ne l'a fait dans le projet présenté aujourd'hui à la 3e lecture.

Quant au principe même du bill, je dirai que je crois dans l'utilité d'un jour de repos pour les habitants de toutes les parties du Canada. Je crois qu'il devrait être établi un tel jour par législation fédérale, et je crois qu'on pourrait le faire sans porter atteinte aux croyances de la population d'une partie quelconque du pays. Je crois également que quant aux récréations et amusements et choses de cette nature, il vaudrait mieux laisser les provinces légiférer dans la mesure où la Constitution le permet. Or, dans le présent

bill, le Gouvernement s'est placé à un point de vue tout opposé. Il a légiféré au sujet de l'observance de ce jour comme au sujet d'un jour de repos au point de vue fédéral, et il a inséré dans l'article une condition qui, si elle est valable, permet à toute province du Canada de se soustraire complètement aux dispositions de cet article. C'est là le but de la dérogation qui a été insérée dans l'article 2.

Cela ne me semble pas d'accord avec le principe posé par le premier ministre et par le ministre de la Justice lors de la présentation du projet de loi en question. Ils ont changé d'opinion à cet égard. Ce principe, toutefois, a été adopté, et nous sommes tenus de nous y soumettre. Il est assez curieux de noter que le Gouvernement, tout en laissant les provinces légiférer sur cet aspect de la question, ne leur a pas laissé la même autorité en ce qui regarde la question des amusements ou récréations, en ce qui regarde la manière dont on doit employer le temps ce jour-là dans les diverses provinces; et pourtant, c'est à cet égard que les dispositions du présent bill seront le plus de nature à froisser les consciences dans les diverses parties du pays. Prenez l'article 5, par exemple. Sous sa forme actuelle, il déclare qu'il sera illégal :

Pour toute personne le dimanche, de prendre part à quelque jeu ou lutte publics que ce soit pour un profit ou pour un prix ou une récompense ou d'y assister, ni d'offrir ou tenir un spectacle ou une assemblée publique où il est directement ou indirectement exigé une rétribution soit pour l'entrée à ce spectacle ou à cette assemblée ou dans quelque endroit où se tient ce spectacle ou cette assemblée, soit pour un service ou un privilège qui y est procurable, ni de participer ou assister à pareil spectacle ou pareille assemblée.

A l'égard de questions comme celles-là, on jugerait bien qu'il est à propos, si la Constitution le permet, de laisser la plus grande latitude aux provinces. J'ose dire que c'est à l'égard de ce principe qu'il me semble utile de laisser les provinces user de leur discrétion, et non pas au sujet des questions que règle l'article. Maintenant, considérons pour un instant les dispositions de l'article 5 sous sa forme actuelle :

Il n'est permis à personne, le jour du dimanche, de prendre part à quelque jeu ou lutte publics que ce soit pour un profit ou pour un prix ou une récompense, ou d'y assister.

Il déclare tous ces actes criminels, mais il excepte toute participation à des jeux ce jour-là, dans des conditions autres que celles mentionnées dans l'article : ainsi donc, tant que le jeu se fait pour un prix, vous ne pouvez y prendre part ; mais du moment qu'il ne se fait pas en vue d'un bénéfice ou d'un profit, d'un prix ou d'une récompense, vous pouvez y prendre part. Or, à cet égard, il me semble qu'il ne tient compte des scrupules de conscience ni de la population d'Ontario, des Provinces maritimes et au-

M. R. L. BORDEN.

tres provinces du Canada, ni de ceux de la population de la province de Québec. En outre, il est rédigé de la manière la plus étrange. Il déclare que personne ne pourra assister à une assemblée publique pour laquelle il est demandé une rétribution, soit directement soit indirectement, soit comme droit d'entrée, ou dans le cours de la séance, ou comme équivalent d'aucun service ou privilège que l'on peut s'y assurer. On peut se demander si la personne qui paie le loyer d'un banc à l'église ne pourrait pas être considérée comme payant indirectement un droit d'entrée de cette manière. L'honorable ministre de la Justice a soutenu, si j'ai bien compris,—et j'espère que je ne lui prête pas des idées qu'il n'a pas,—que le parc de Grimsby se trouverait frappé d'interdiction aux termes de cet article, vu que le service religieux qui se donne dans ce parc pourrait être considéré comme assemblée publique. A tout événement, c'est l'opinion exprimée par le ministre des Douanes et le ministre des Travaux publics. Or, si une réunion pour les fins du culte divin doit être regardée comme tombant dans la catégorie de ces assemblées publiques aux termes du présent statut, nous pouvons nous attendre à en voir de belles. Nous devrions, à mon avis, préciser le sens de cet article. Ensuite, l'honorable député de Labelle a fait allusion à une certaine coutume dans la province de Québec, et son raisonnement à cet égard n'a pas été réfuté par le ministre de la Justice ; je ne sache pas qu'il ait été réfuté par aucun honorable député qui a traité la question. Il me semble qu'il vaudrait beaucoup mieux appliquer à l'article 5 le principe d'exception qu'on a appliqué à l'article 2, et modifier, en outre, cet article 5 à certains autres égards.

En conséquence, je propose :

Que le projet de loi ne soit pas lu maintenant pour la 3e fois, mais qu'il soit renvoyé au comité général avec instruction de modifier le paragraphe 1 de l'article 5 en ajoutant les mots suivants au commencement dudit paragraphe : " Sous réserve des dispositions de toute loi provinciale ".

Et en biffant dudit article les mots suivants dans la seconde ligne : " pour un profit ou pour un prix ou une récompense ".

Et en ajoutant après les mots " assemblée publique " les mots " autres qu'une assemblée pour les fins du culte divin ".

L'article ainsi modifié se trouverait ainsi conçu :

Sous réserve des dispositions de toute loi provinciale, il n'est permis à personne, le dimanche, de prendre part à quelque lutte ou jeu publics, ou d'y assister, ni d'offrir tels spectacles ou assemblées publics autres que pour les fins du culte, où il est directement ou indirectement exigé une rétribution, soit pour l'entrée à ce spectacle ou à cette assemblée soit pour un service ou un privilège qui y est procurable ; non plus que de participer ou assister à tels spectacle ou assemblée.

Dès lors, les habitants de la province de Québec pourraient réglementer cette question des amusements à leur guise; de même, la population de l'Ontario pourrait réglementer cette question suivant sa manière de voir. On supprimerait les mots "pour un profit ou pour un prix ou une récompense", qu'on ne manquerait pas de trouver mauvais dans certaines parties du pays, et on verrait clairement que l'expression "assemblée publique" ne vise pas celles qui ont pour objet le culte divin.

L'honorable M. A. B. AYLESWORTH (ministre de la Justice): Il ne m'a pas encore été donné de voir le texte de cet amendement, et il me semble que nous aurions été beaucoup mieux à même le discuter, s'il avait été proposé pendant que nous délibérions en comité. Mais si j'en saisis bien la portée, il tend à interdire d'une manière générale tout jeu le dimanche, que ce soit pour de l'argent, pour un prix ou une récompense, ou que ce soit une simple récréation, un simple amusement.

M. R. L. BORDEN: Sous réserves de toutes dispositions contraires contenues dans quelque loi provinciale.

M. AYLESWORTH: A moins que la loi provinciale ne le permette. Alors, je comprends bien l'amendement, et pour ma part, je ne suis pas en mesure d'en favoriser l'adoption; car, lorsque cet article fût présenté, il avait été clairement entendu que c'était tout ce à quoi la Lord's Day Alliance pouvait donner son assentiment. Et il était entendu, d'autre part, que si le parlement fédéral édictait un article dans ce sens au sujet des jeux, on ne chercherait pas à gêner à d'autres égards ni dans une mesure plus grande les usages qui existent dans la province de Québec depuis des générations, et peut-être depuis des siècles.

M. R. L. BORDEN: Cette disposition permettrait à la province de Québec de réglementer cette question à sa guise.

M. AYLESWORTH: Aucunement.

(L'amendement de M. Borden, mis aux voix, est repoussé.)

Ont voté pour :

MM.	MM.
Alcorn,	Herron,
Avery,	Hughes (Victoria),
Barker,	Lake,
Barr,	Lalor,
Bergeron,	Lancaster,
Blain,	Lavergne (Montmagny),
Borden (Carleton),	Lefurgey,
Bourassa,	Léonard,
Boyce,	Monk,
Bristol,	Morin,
Chisholm (Huron),	Paquet,
Christie,	Porter,
Clements,	Pringle,
Cochrane,	Seagram,
Crocket,	Staples,
Elson,	Taylor,
Foster,	Walsh,

Fowler,
Gunn,
Henderson,

Wilson
(Lennox-et-Adding.),
Wright (Muskoka).—39.

Ont voté contre :

MM.	MM.
Archambault,	Johnston,
Aylesworth,	Kennedy,
Beauparlant,	Lachance,
Béland,	Lanctot,
Black,	Lapointe,
Bole,	Laurier (sir Wilfrid),
Borden (sir Frederick),	Lavergne
Boyer,	(Drum.-et-Arth.),
Brodeur,	LeBlanc,
Bureau,	Lemieux,
Calvert,	Macdonald,
Campbell,	Maclean (Lunenburg),
Carrier,	Macpherson,
Chisholm (Antigonish),	McIntyre (Perth),
Clarke,	McIntyre (Strathcona),
Commee,	McLennan,
Costigan,	Marclie (Bagot),
Delfisle,	Marclie (Bonaventure),
Demers,	Martin (Wellington),
Desjardins,	Mayrand,
Devlin,	Oliver,
Dubeau,	Pardee,
Emmerson,	Parmelee,
Ethier,	Paterson,
Fielding,	Parent,
Finlayson,	Piché,
Fisher,	Pickup,
Forget,	Ratz,
Gallier,	Reid (Ristigouche),
Geauvreau,	Ross (Cap-Breton),
Geoffrion,	Savoie,
Gervais,	Sinclair,
Girard,	Smith (Oxford),
Gladu,	Telford,
Grant,	Templeman,
Guthrie,	Tobin,
Harty,	Turgeon,
Hunt,	Wilson (Russell),
Jackson (Selkirk),	Zimmerman.—77.

La motion est adoptée et le bill est lu pour la 3e fois et adopté à mains levées.

Sir WILFRID LAURIER propose que la Chambre lève sa séance.

M. R. L. BORDEN: Que ferons-nous aujourd'hui?

Sir WILFRID LAURIER: Nous examinerons les évaluations budgétaires, en commençant par celles du ministre de l'Agriculture.

(La proposition est adoptée et la Chambre lève sa séance à trois heures vingt-cinq minutes samedi matin.)

CHAMBRE DES COMMUNES.

Samedi, 7 juillet 1906.

M. L'ORATEUR ouvre la séance à onze heures.

DEMANDES DE DOCUMENTS.

M. FOSTER: Il y a quelque temps, la Chambre ordonnait le dépôt d'une note se

rapportant à l'agrandissement des pièces occupées par l'Orateur. Nous voudrions avoir ces détails avant de discuter ces crédits.

M. FIELDING : Cette note est prête en partie, mais elle n'est pas complètement terminée. Si cela est possible, nous la déposons avant la discussion de ces crédits.

M. FOSTER : L'honorable représentant d'Ottawa (M. Belcourt) a aussi demandé un état au même effet mais remontant à une date plus éloignée. Il n'est pas nécessaire d'attendre que ce dernier état soit préparé, pour déposer le document d'abord demandé, car il nous faudrait alors attendre longtemps. Ces deux états ne dépendent aucunement l'un de l'autre.

M. SPROULE : Le Chambre avait aussi ordonné le dépôt d'un état indiquant le nombre de fonctionnaires civils nommés au cours d'une certaine période ; cet état a été déposé mais on n'y trouve pas les nominations faites au ministère des Travaux publics. Je me suis enquis plusieurs fois au département et l'on m'a toujours répondu que cet état n'avait pas été déposé encore.

M. HYMAN : Quand vous êtes-vous adressé au département la dernière fois ?

M. SPROULE : Il y a environ trois semaines, je crois.

M. HYMAN : Il me semble que cet état a été déposé.

M. SPROULE : Dans le cas contraire, on devrait le déposer immédiatement et, pour être utile, il devra être complet.

M. ARMSTRONG : J'ai, le 3 avril, demandé un état de la correspondance échangée à propos de tarifs entre l'Allemagne et le Canada.

M. PATERSON : N'est-ce pas plutôt une question que vous avez posée pour savoir si le tarif avait été reçu ?

M. ARMSTRONG : Vous avez demandé que ma question fût changée en motion ; c'est ce que j'ai fait, mais cette correspondance n'a pas été déposée encore.

M. FIELDING : Je croyais que toute cette correspondance avait été déposée et que le seul renseignement qui ne s'y trouvât pas était le tarif lui-même. Je verrai à cela.

LA VENTILATION DE LA CHAMBRE.

M. E. BRISTOL (Toronto-centre) : Maintenant que la besogne de la session est réellement terminée, je veux appeler l'attention de l'honorable ministre des Travaux publics sur l'impossibilité complète où se trouvent les députés qui occupent les sièges installés en arrière de la troisième rangée de devant, d'entendre la moitié de ce qui se dit ici. Je demanderais au ministre de rechercher un

M. FOSTER.

moyen quelconque qui nous permette de suivre toutes les délibérations qui se développent ici. Sans cela les députés ne peuvent prendre un intérêt utile et continu aux travaux de la Chambre. Ainsi, par exemple, je suppose que chacun ici désire entendre ce que le premier ministre dit, mais à moins qu'il ne traite des grandes questions publiques et qu'il n'élève la voix en s'adressant à toute la Chambre, il nous est impossible d'entendre ce qu'il dit.

Cette observation s'applique aussi au leader de l'opposition. La population paie un montant considérable pour nous engager à venir ici expédier notre travail, ce que nous ne pouvons convenablement faire, si l'acoustique de cette salle n'est pas améliorée. Ainsi que nombre de mes collègues, je me plains de la ventilation de la salle.

M. THOMAS CHISHOLM (Huron-est) : Je veux protester contre l'éclairage imparfait de cette salle. Les membres qui siègent ici ont besoin de la lumière du soleil tout autant que de l'air frais, et cet édifice est construit de telle façon que dans cette salle on ne reçoit pas la quantité de lumière solaire voulue. Cette lumière est nécessaire à la santé de l'homme tout autant qu'à la croissance des plantes. On peut cultiver la pomme de terre dans une cave où il y a de la chaleur, de l'humidité et tout ce qu'il faut, mais si la lumière du soleil ne pénètre pas suffisamment dans cette cave, les tiges au lieu d'être droites et d'un beau vert, seront penchées et pâles.

L'honorable représentant de Muskoka (M. Wright), qui siège à côté de moi, a dû allumer la lampe jusqu'à onze heures moins le quart dans l'avant-midi de ce jour pourtant si beau. La moyenne des décès parmi les membres de la Chambre est très forte. Il faut qu'un homme soit bien vigoureux pour entreprendre une campagne politique dans ce pays ; or de ces 214 hommes pleins de santé qui viennent ici au commencement d'une législature, un grand nombre meurent, tandis que d'autres ruinent leur santé. Je suggérerais au ministre des Travaux publics, lorsqu'il réparera cette salle, de tâcher de trouver le moyen de faire pénétrer un peu plus de soleil dans cette enceinte, afin que nous ne soyons plus obligés de travailler à la lumière artificielle en plein midi.

M. J. H. McINTYRE (Perth-sud) : Si l'honorable ministre des Travaux publics veut essayer de satisfaire toutes nos petites exigences, il entreprendra certainement une tâche très lourde. Quant aux conditions acoustiques de cette salle, nous reconnaissons tous que vu sa grandeur et sa hauteur, il y a des difficultés à surmonter sous ce rapport ; mais le plus grand mal qu'on éprouve à entendre les orateurs, ne provient pas de ce que ceux-ci n'élèvent pas suffisamment le ton, mais du bruit que font les députés par leur conversation à haute voix.

M. BLAIN : C'est surtout dans votre coin que les conversations sont les plus bruyantes.

M. J. H. McINTYRE : Pas autant que dans le coin où se trouvent l'honorable député et ses amis. Dans certaines parties de la Chambre, les députés perdent patience en entendant le bruit de toutes ces conversations.

M. T. S. SPROULE (Grey-est) : J'ai fait mon cours d'études à un collège où dans une seule salle 425 personnes se réunissaient, et de toutes les parties de cette salle, on entendait parfaitement une personne parlant sur un ton de voix ordinaire. Nous ne sommes que 214 membres dans cette salle-ci et, assurément, il serait possible de disposer les sièges de façon à ce qu'un député fût entendu de tous ses collègues.

M. FIELDING : La salle dont vous avez parlé était-elle aussi haute ?

M. SPROULE : Oui, mais comme je le disais, l'autre soir, les sièges formaient un hémicycle et se trouvaient disposés en amphithéâtre. L'une des difficultés que nous avons à entendre les orateurs dans cette salle est telle qu'à mon avis on pourrait faire prendre la parole, six ou sept autres commencent à parler en même temps. Dans la salle dont je parlais, chacun, qu'importe où il fût assis, faisait face à la plus grande partie de l'auditoire ; il lui était donc facile d'entendre ce qui se disait ou de se faire entendre lorsqu'il parlait. La forme de cette salle est telle qu'à mon avis, on pourrait facilement disposer les sièges de façon à former un hémicycle. La seule objection se trouverait peut-être dans le fait que les personnes qui occuperaient les tribunes, se trouveraient en arrière des députés ; mais, avant tout, il faut tenir compte des besoins des représentants du peuple qui ont leur travail à faire ici, et de l'importance qu'il y a pour eux d'entendre et de voir tout ce qui se dit et tout ce qui se passe ici. Les députés s'intéresseront davantage aux délibérations de la Chambre, et il leur sera plus facile de suivre d'une manière plus sérieuse le développement des questions qui se discutent en cette enceinte.

Il y a quelques années, on a suggéré que les sièges des ministres, ainsi que ceux des principaux membres de l'opposition fussent placés dans la troisième et dans la quatrième rangées ; de cette façon, quand ils échangeraient des paroles entre eux ils devraient parler assez haut pour être entendus des autres membres de la députation. Quand un député s'adresse à un collègue dans la Chambre, il élève naturellement la voix au diapason nécessaire pour lui permettre d'être entendu de celui auquel il s'adresse.

A l'heure qu'il est, le chef du Gouvernement et celui de l'opposition se trouvent tellement rapprochés l'un de l'autre que lors-

qu'ils s'interpellent, ils parlent tellement bas que leurs paroles ne sont entendues que d'un petit nombre de députés. Ce qu'on a suggéré, il y a quelques années, mérite certainement d'être étudié, mais il vaudrait encore mieux disposer les sièges de façon à former un hémicycle. Si les députés pouvaient mieux entendre les discours, ils s'intéresseraient davantage à ce qui se passe ici.

M. BRISTOL : Quand les députés ne peuvent entendre ce qui se dit, ils doivent ou se taire, ou discuter la question débattue avec les collègues qui les entourent.

L'honorable M. SYDNEY FISHER (ministre de l'Agriculture) : Il existe certainement des difficultés exceptionnelles quand il s'agit de trouver le moyen de faire disparaître ces défauts dont on vient de parler. La première difficulté, et la plus importante, provient de ce que les 214 membres de la Chambre ont chacun un pupitre ; nous nous trouvons ainsi à occuper beaucoup plus d'espace qu'il n'en faudrait au même nombre de personnes dans d'autres circonstances. Si nous pouvions nous débarrasser de ces pupitres et obtenir que la correspondance et que les discussions particulières qui se font ici, se tiennent ailleurs, la difficulté que nous éprouvons aujourd'hui à entendre ceux qui prennent la parole disparaîtrait par le fait même. Je concours dans les observations faites par l'honorable député de Perth-sud (M. McIntyre). Quoique n'étant pas l'un des membres les plus vieux de la Chambre au point de vue de l'âge, je n'en suis pas moins un des membres les plus anciens de la Chambre.

M. R. L. BORDEN : En quelle année avez-vous été envoyé à la Chambre pour la première fois ?

M. FISHER : En 1882 ; c'est l'année qui a aussi marqué, je crois, l'entrée au Parlement de mon honorable ami de Toronto-nord (M. Foster), et j'ai le regret de dire qu'il n'y a maintenant dans la Chambre que sept membres qui s'y trouvaient avant nous. Je dois avouer qu'aujourd'hui on observe moins le silence et l'ordre qu'on ne le faisait en ces temps-là. Quelle est la cause de cet état de choses ?

Je ne prétends pas l'indiquer, mais je suis convaincu que si les députés voulaient faire un peu plus d'efforts pour écouter ce qui se dit ils entendraient bien mieux qu'ils ne le peuvent aujourd'hui. Ceux qui observent le silence se trouvent sérieusement embarrassés par leurs bruyants collègues. Il est certain que le bruit des conversations, des allées et venues est beaucoup plus grand qu'il n'est nécessaire. Cet état de choses se continuera tant que nous aurons des pupitres ici. Cette difficulté se trouverait résolue en enlevant simplement ces pupitres.

Je sais que les députés ont besoin d'une salle pour faire leur correspondance, mais je me demande si la solution la plus simple

ne consisterait pas à laisser les pupitres ici et à avoir une salle où nous pourrions discuter les questions publiques, salle mieux aménagée à cette fin et moins grande que celle-ci, vu le nombre de personnes qui pourraient s'y réunir. A mon sens, les qualités acoustiques de cette salle ne laissent pas plus à désirer que celles d'un grand nombre de salles de la même grandeur. J'ai remarqué, cette année—j'ignore si c'est la conséquence du nouveau système de ventilation—que j'éprouvais plus de difficulté à entendre, que je n'en ressentais dans le passé.

M. FOSTER : Cela peut avoir une cause personnelle.

M. FISHER : Des députés beaucoup plus jeunes que moi ont constaté le même embarras. Je puis dire qu'il m'est réellement impossible d'entendre les remarques des députés dont les sièges se trouvent dans cette partie de la Chambre qu'on appelle la "colonie." Je ne sais à quoi cela tient, mais c'est peut-être au nouveau système de ventilation qui force l'air à pénétrer dans la Chambre et à en sortir, établissant ainsi des courants qui emportent au loin le son de la voix. Ceux qui se trouvent à avoir leur siège sur la première rangée éprouvent pour entendre les orateurs autant de difficulté que les députés qui siègent sur les bancs de l'arrière, et cela alors même que ceux qui parlent s'efforcent de soutenir un ton de voix élevé. Les difficultés qu'il faut surmonter sont considérables ; j'espère que l'honorable ministre des Travaux publics étudiera cette question et prendra certaines mesures pour remédier aux inconvénients dont on se plaint.

M. FOSTER : Il y a deux ou trois changements qu'on pourrait suggérer pour l'avantage de l'honorable ministre des Travaux publics.

M. HYMAN : Il y en a une foule.

M. FOSTER : L'une des principales causes des plaintes qu'on entend faire dépend beaucoup du diapason que les orateurs donnent à leur voix. Nous n'avons pas de difficulté à entendre monsieur l'Orateur, parce que quand il se lève, il se trouve à faire face, pour ainsi dire, à tous les députés. Je crois que nous pourrions profiter de l'expérience des photographes, c'est-à-dire que le ministre des Travaux publics pourrait indiquer un signe sur le mur, à chaque extrémité de la salle, à une certaine hauteur. Le député qui voudra prendre la parole saura qu'il doit élever la voix à la hauteur de ce signe. On devrait aussi établir comme règle que tous ceux qui désirent parler devront monter sur une petite plateforme au pied du trône de l'Orateur ; alors toutes les difficultés seraient aplanies. Cela empêchera peut-être ceux d'entre nous qui sont extrêmement modestes de parler autant que nous le faisons maintenant ; ce serait surtout le cas pour l'honorable ministre des Douanes

M. FISHER.

(M. Paterson) et pour moi-même en particulier. Mais on sera certain que celui qui a quelque chose à dire se trouvera à faire face à toute l'assemblée.

M. EMMERSON : Quant au ministre des Douanes, on l'entend toujours très bien.

M. FOSTER : Quelquefois il est très difficile de l'entendre. On pourrait aussi examiner s'il ne serait pas possible de disposer les sièges de manière à former un hémicycle, tel que suggéré par mon honorable ami (M. Sproule), de façon à ce que celui qui prend la parole se trouve à faire face à la plus grande partie de ses auditeurs, sinon à tous ces derniers. Nous entendrions alors plus facilement. Quant à l'enlèvement des pupitres, je ne crois pas que les députés qui sont habitués aux avantages qu'offrent ces meubles, permettront qu'on les enlève. Si on établissait une salle pour y installer les pupitres et une autre pour y délibérer les affaires publiques, cette dernière serait assez souvent vide, je le crains bien.

On a beaucoup parlé des avantages des sessions d'hiver ; elles ont leurs inconvénients aussi. Il serait beaucoup plus difficile de préserver la santé des députés durant une session d'hiver qu'au cours d'une session comme celle-ci ; en effet, à cause du froid continu, on surchauffera cet édifice et il faudra apporter beaucoup plus de soin à la ventilation, si l'on veut garder les députés en bonne santé.

Au printemps on en été, on peut sortir facilement et respirer l'air frais, mais quand il fait froid, il faut s'emmitoufler et, conséquemment, nous sortons moins souvent. Si l'honorable ministre se décide à améliorer le système de ventilation, il faut que cet ouvrage soit terminé avant que nous soyons de retour cet automne.

M. PATERSON : Je n'ai pas l'avantage, comme mon collègue de l'Agriculture, de pouvoir parler sur ce sujet à titre de membre aussi ancien que lui. Ce dernier a parlé de certains changements qui se sont produits au cours de sa carrière...

Quelques VOIX : Parlez plus fort !

M. PATERSON... dans la façon dont l'ordre est observé dans cette Chambre. Il affirme que c'est là une des causes pour lesquelles les députés ne peuvent se faire entendre. Il croit qu'on a reculé sous ce rapport. Cela peut être vrai, mais il est un autre point qui se soulève ici ; en effet, il ne s'agit pas seulement de savoir si un député peut être entendu ou non, mais bien de constater si la Chambre se soucie d'entendre ce député. Si nous devons avoir une session qui durerait toute l'année, elle ne pourrait se prolonger plus longtemps, parce qu'il faudrait nécessairement en commencer une autre en accordant une heure par jour pour les affaires courantes, la prière, la lecture et la réception des pétitions, etc., et en supposant que la Chambre siègeât de

trois heures à six heures et de huit heures à minuit durant toute l'année, cela donnerait sept heures et vingt-deux minutes de temps pour parler à chacun des membres de la Chambre. Chaque député a ce droit-là, à moins qu'il n'ait la courtoisie de permettre aux principaux membres des deux partis d'employer ce temps-là; nous pouvons facilement comprendre que si un député est continuellement debout et croit qu'il lui incombe de parler sur toutes les questions imaginables qui se soulèvent ici, et que s'il prend le temps de ses collègues, ceux-ci deviennent ennuyés de cet état de choses et commencent à converser entre eux, on ne saurait empêcher cela. Si nous pouvions condenser autant que possible toutes les remarques que nous avons à faire, et ne discuter un sujet que lorsqu'il le faut nécessairement, l'état de choses serait grandement modifié pour le mieux. Quant une fois une chose a été dite en la façon la plus parfaite possible, nous devrions peut-être nous contenter de cela.

Je crois que c'est une des raisons pour lesquelles il existe un certain désordre dans la salle. Non seulement on éprouve de la difficulté à entendre, mais encore ceux qui prennent la parole lassent parfois la patience de la Chambre à un tel point que les députés ne veulent pas écouter et ne font pas le moindre effort pour entendre ce que leurs collègues trop loquaces ont à dire.

On doit se rappeler que dans une assemblée délibérante comme celle-ci, où la clôture n'est pas appliquée—et nous n'avons pas besoin de cela—les députés se doivent réciproquement certains égards. Si un membre abuse de la courtoisie de la Chambre, s'il occupe le temps que d'autres devraient employer en toute justice, s'il a eu l'occasion d'exprimer ses vues une fois, et s'il se lève à deux, à trois, à quatre ou à cinq reprises différentes pour répéter toujours la même chose, il oublie cette courtoisie dont je viens de parler, et les députés dont le temps est ainsi pris en partie ne peuvent peut-être, s'empêcher de grommeler pour marquer leur mécontentement. Si nous pouvions rendre nos discussions courtes, faites au point et pratiques, si les députés ne parlaient que lorsqu'ils ont quelque chose d'important à dire, je crois que nous aurions trouvé l'un des plus grands remèdes que nous puissions appliquer, et qu'il nous serait facile alors de nous faire entendre les uns des autres.

M. J. B. KENNEDY (New-Westminster) : Je suis un de ces malheureux qui entend une bien faible partie de tout ce qui se dit ici; je suis un peu sourd; je ne crois pas, cependant, qu'il se trouve dans ce coin-ci un seul député qui puisse entendre les discussions même quand elles se font près de nous. En effet, monsieur l'Orateur, ceux qui discutent ainsi adoptent plutôt le ton de la conversation; ils ne semblent pas tenir à se faire entendre de toute la députation. S'il en était autrement, leurs paroles nous par-

viendraient distinctes. Mais c'est peut-être un bien pour un mal, parce que si tous les députés dont les sièges se trouvent en arrière devaient occuper l'attention de la Chambre aussi souvent et aussi longtemps que le font certains membres, autant vaudrait pour nous apporter ici nos couvertures et y camper, comme on dit dans la Colombie-Anglaise.

M. WILLIAM WRIGHT (Muskoka) : Je dirai qu'à mon sens, tous les membres de la Chambre pourraient facilement entendre ce qui se dit, si nous observions l'ordre voulu qui, assure-t-on, existait aux sessions précédentes. Cela est dû probablement à la longueur d'un grand nombre de discours faits ici. Si certains députés voulaient cesser de prononcer des harangues aussi longues et, ainsi que l'honorable ministre des Douanes l'a dit avec tant de raison, de revenir à maintes reprises sur un point déjà établi, je crois que nous abrègerions grandement la discussion, tout en la rendant plus intéressante pour les députés qui aiment entendre ce qui se dit.

L'honorable M. CHAS S. HYMAN (ministre des Travaux publics) : D'abord, à propos des qualités acoustiques de cette salle, je dirai qu'il n'y a eu aucun changement de nature à modifier l'état de choses qui existe sous ce rapport, depuis que cet édifice a été construit. Je n'ai jamais entendu beaucoup de plaintes à ce sujet, mais je dois reconnaître, avec l'honorable ministre de l'Agriculture et avec plusieurs autres membres de la Chambre, que depuis deux ou trois sessions, on remarque que les députés n'ont pas la même tendance à observer le décorum voulu. A propos de la ventilation, je veux dire à l'honorable député de Toronto-nord (M. Foster) et à d'autres membres de la Chambre que je comprends parfaitement l'importance et la nécessité de protéger, de toutes sortes de façons, la santé des députés et de ceux que leurs fonctions obligent à se tenir ici. J'ai déjà expliqué, au cours de cette session, les moyens que j'avais pris. Malheureusement, le ministère n'a pu accomplir toutes les améliorations projetées. Cependant, un grand nombre de membres de la députation m'ont dit qu'ils constataient déjà une amélioration considérable. Durant les vacances, ces travaux seront terminés. D'après l'avis de deux des meilleurs spécialistes en ce genre d'ouvrage, je suis certain que la ventilation de la Chambre sera aussi parfaite que possible.

Quant à ce que nous a conseillé de faire l'honorable député de Grey-est (M. Sproule) à propos d'une nouvelle disposition des sièges ou d'autres changements qui nous permettraient de siéger avec plus d'aise, je n'aimerais pas personnellement à entreprendre une affaire aussi importante. On trouvera toujours le moyen de se plaindre, quoique nous fassions. Je tiens à dire à l'honorable leader de l'opposition (M. R. L. Borden) qu'il me ferait certainement grand plaisir

de discuter cette question avec un comité de députés. Je crois que ce serait là un moyen pratique de résoudre cette question. Formons un comité composé de quelques membres des deux côtés de la Chambre, qui étudieront toute cette question et qui verront s'il y a des améliorations possibles à exécuter.

M. FOSTER : Il vaudrait mieux confier l'étude de cette question à quelqu'un et faire préparer un plan par celui à qui ce travail serait confié.

M. HYMAN : Mais un plan ne fait voir le travail que sur le papier ; quand on le met à exécution, les choses changent grandement. Je constate que dans cette salle il est bien difficile, qu'importe la disposition qu'on donnerait aux sièges, de faire une installation permettant à celui qui parle de faire face à toute la Chambre. Pour cela, il faudrait adopter ce que nous a suggéré l'honorable député de Toronto-nord. Même si l'on disposait les sièges de façon à former un hémicycle, je ne puis voir comment le député qui prendrait la parole, ne serait pas toujours obligé de tourner le dos à un grand nombre de ses collègues, à moins qu'il n'occupe une place préparée d'avance. Nous savons tous combien il est difficile, en parlant dans les conditions qui existent ici, de nous faire entendre de ceux auxquels nous tournons le dos, à moins de parler sur un ton de voix très élevé. L'honorable représentant de Toronto-centre (M. Bristol) estime qu'il ne peut entendre suffisamment, tandis que l'honorable député de Northumberland (M. Cochrane) déclare, lui, qu'il entend trop bien. Dans ces circonstances, j'espère que la Chambre reconnaîtra la difficulté dans laquelle se débat ce malheureux ministre des Travaux publics, quand il essaie de satisfaire les désirs de tous les membres de cette Chambre.

Relativement à ce qu'a suggéré l'honorable député de Grey-est (M. Sproule) en disant que le chef de l'opposition et que le premier ministre devaient être placés sur la troisième rangée, je me demande si cela est bien pratique, en vérité. Mais, vu la générosité et la courtoisie qui caractérisent les relations de ces deux hommes, vu l'estime en laquelle les tiennent tous les députés, je ne crois pas qu'il soit nécessaire de les éloigner davantage l'un de l'autre. Le bureau les sépare en tout cas et rien de très sérieux ne peut se produire. Je ne suis pas prêt à accepter aujourd'hui la proposition de l'honorable député (M. Sproule). La prochaine session s'ouvrira au mois de novembre prochain ; nous n'avons donc pas le temps d'étudier à fond cette question. Mais à la prochaine session, je me ferai un plaisir d'examiner ce sujet à fond. Je crois que le seul moyen pratique d'en arriver à une solution, ce serait de nommer un comité de quelques membres de la Chambre pour s'entendre avec moi. Nous pourrions aussi con-

M. HYMAN.

sulter les fonctionnaires du département dont l'opinion pourrait nous être utile, faire préparer des plans qui nous donneront une idée des moyens à prendre pour rendre moins fatigantes les séances de la Chambre.

M. J. B. BLACK (Hants) : Il est un point auquel j'espérais que quelqu'un aurait fait allusion à propos des améliorations projetées, je veux parler des moyens à prendre pour faire pénétrer ici la lumière du soleil. Tout le monde comprend la nécessité des rayons du soleil dans l'existence. Ce principe qui est vrai pour le monde végétal l'est également pour le règne animal ; tout le monde admet la première vérité, mais semble oublier l'autre. Si cette salle n'a pas été changée ou réparée depuis 1867, je crois que jamais un seul rayon de soleil n'y a pénétré.

M. JOHNSTON : Mais le soleil pénètre ici par le plafond.

M. BLACK : Non, on ne peut obtenir un rayon du soleil direct à travers un verre coloré. La lumière du soleil est aussi nécessaire à la santé que l'air pur. Nous voulons que cette salle soit inondée d'air pur, et nous demandons qu'on y fasse pénétrer aussi à grands flots la lumière du soleil pendant un certain nombre d'heures. Cette salle devrait recevoir les rayons directs du soleil durant les vacances qui vont commencer. C'est là une question très sérieuse, puisqu'elle a trait à la santé des députés. J'espère que l'honorable ministre des Travaux publics (M. Hyman), quand il étudiera avec le comité les réparations qu'il faut faire subir à cette salle, consultera un médecin hygiéniste ou une autre autorité en fait d'hygiène qui pourra lui donner son avis sur les bienfaits que produisent les rayons directs du soleil.

M. R. L. BORDEN (Carleton, Ont.) : Je serais très heureux d'aider d'une façon ou d'une autre l'honorable ministre des Travaux publics à faire disparaître les embarras et les inconvénients dont on se plaint. Pour ma part, j'estime que cette salle ne se prête pas à un arrangement des sièges qui serait de quelque utilité. Il n'y a pas de doute que l'enlèvement des pupitres nous aiderait à sortir de cette difficulté, si les députés voulaient le permettre. Mais la difficulté provient que ces derniers n'ont aucun autre endroit où se placer pour expédier leur correspondance. Quand j'ai fait part de ce projet de loi à certains députés, il n'y a pas bien longtemps, on m'a dit que cela aurait pour résultat d'empêcher un grand nombre de leurs collègues d'assister aux séances de la Chambre, parce qu'ils seraient forcés d'aller ailleurs écrire leurs lettres, travail qu'ils expédient aujourd'hui à leur pupitres.

Je doute fort qu'il soit possible d'aménager cette salle de façon à ce que l'acoustique soit meilleure. Sans doute, les membres dont les sièges se trouvent en arrière ne peuvent entendre tout ce qui se dit en

avant, je sais cela par ma propre expérience. Mais il est impossible d'expédier toute la besogne de la Chambre sur un ton de voix qui nous permettrait d'être entendus de toute la Chambre, s'il y a le bruit ordinaire des conversations. Nous ne pouvons poser une question insignifiante à propos de certains crédits ou pour savoir quel est le programme de la séance du lendemain, sur un diapason dont nous nous servirions dans d'autres circonstances, lorsqu'il s'agirait de faire un discours suivi. Même quand on a l'intention de parler assez fort, on oublie quelquefois de mettre à exécution cette bonne résolution. La seule chose qu'on devrait faire afin d'améliorer la situation sous ce rapport, ce serait, à mon sens, de construire une nouvelle salle de délibérations. J'ose dire qu'on devrait étudier cette question quand le Gouvernement s'occupera de l'agrandissement projeté des édifices publics.

L'honorable M. W. S. FIELDING (ministre des Finances) : Nous ne pouvons espérer la perfection en ceci pas plus qu'en toute autre chose. Pour ma part, malgré ses déficiences, je ne connais pas de salles publiques de ce genre qui valaient mieux que celle que nous occupons. Je n'ai pas beaucoup d'expérience sous ce rapport, mais j'ai remarqué les salles de délibérations des parlements d'autres pays, et toutes peuvent être l'objet de critiques semblables. Il est toujours bon d'améliorer, mais il me semble qu'en fin de compte, nous sommes aussi bien répartis que nous pouvons l'être.

EXPLICATION SUR UN FAIT PERSONNEL.

L'honorable M. A. B. AYLESWORTH (ministre de la Justice) : Monsieur l'Orateur, je me lève pour donner une explication de nature personnelle, mais je dois d'abord m'excuser auprès de vous et auprès des honorables députés pour occuper l'attention de la Chambre par une question semblable.

Quand je me suis décidé à me consacrer à la vie politique, je m'attendais à avoir ma part de ces comptes rendus faux—je pourrais peut-être employer un mot plus énergique—que les journaux semblent considérer de leur devoir de publier en racontant ce qui se passe au Parlement ou ailleurs quand il s'agit d'un adversaire.

Vu cette perspective et comme j'ai été doué par la nature d'un épiderme moins que chatouilleux, je n'aurais jamais songé à appeler l'attention de la Chambre sur cette affaire, n'eût été le fait que ce compte rendu de ce qui s'est passé ici est trop manifestement faux, et qu'il a été préparé en réalité—du moins cela est possible—par un membre de cette Chambre même. Comme ce député, le représentant d'York-sud (M. W. F. Maclean), se trouve absent de la Chambre aujourd'hui, je ne ferai pas de commentaires sur sa conduite pour le mo-

ment; je me contenterai simplement d'établir devant la Chambre, en citant le hansard et la gazette dont il a la direction, suppose-t-on, exactement ce qui s'est passé, et rien de plus. Avant hier, au cours du débat sur les articles relatifs aux téléphones contenus dans le bill modifiant la loi des chemins de fer, l'honorable député de Saint-Jean (M. Stockton) m'a demandé spécialement d'exprimer une opinion sur le droit qu'aurait, au point de vue constitutionnel, la province du Manitoba de demander au Parlement le pouvoir d'exproprier une partie des ouvrages d'une compagnie publique constituée en corporation par le Parlement. Le député d'York-sud avait précédemment exposé ses vues sur la nationalisation des services publics, puis mon honorable ami de Saint-Jean (ville et comté) me demanda d'exprimer mon opinion sur le sujet. Je me levai pour répondre. Mais avant d'exprimer mon sentiment sur cette question au point de vue constitutionnel, je prononçai les mots suivants relativement à la question générale de la nationalisation, ces mots et ces mots seuls sont rapportés dans le hansard à la page 7294 :

Je n'ai pas l'intention d'exprimer une opinion sur la question du collectivisme. Je ne crois pas que ce soit là une question pratique en ce pays, et je crois qu'il s'écoulera beaucoup de temps avant que cela soit à l'ordre du jour, malgré l'agitation faite par l'honorable député d'York-sud.

Cette demi-douzaine de lignes d'une demi-colonne du hansard contient tout ce que j'ai dit sur ce sujet. L'honorable député d'York-sud prit immédiatement la parole après moi, et dans la colonne suivante du hansard je trouve les paroles suivantes qu'il a prononcées :

Nous avons entendu la déclaration de l'honorable ministre de la Justice, représentant le Gouvernement, et dans cette déclaration il a dit qu'il espère qu'il s'écoulera beaucoup de temps avant que le collectivisme soit établi en ce pays. Cette déclaration peut être approuvée dans diverses parties du pays, mais s'il y a un fait significatif en Amérique aujourd'hui, c'est la propagation de ce principe de collectivisme en opposition à tous les abus des syndicats et des corporations qui se sont développés en Amérique depuis vingt-cinq ou trente ans.

Dès qu'il eût repris son siège, prévoyant ce qui allait arriver, sachant par l'expérience du passé que son journal proclamerait, dès le lendemain, ce que j'aurais dit, d'après les paroles que venait de dire l'honorable député, alors que je n'avais jamais prononcé les mots qu'il me mettait dans la bouche, je me levai immédiatement pour déclarer ce qui suit, tel que rapporté dans la colonne suivante du hansard :

Je n'ai exprimé aucun espoir au sujet du jour où le collectivisme pourra devenir une question pratique. Ce que j'ai exprimé, c'est ma propre opinion.

Le point exact était donc porté d'une manière très incisive à l'attention, non seulement du député d'York-sud, mais encore, si ce journal a un correspondant à la tribune de cette Chambre, à l'attention de ce dernier, de sorte qu'il ne pouvait exister d'erreur à ce sujet. Ce fut donc avec surprise, je l'avoue, que j'ai lu dans le "World", de Toronto, numéro d'hier matin, sur la première page, à l'endroit le plus en vue, sous l'en-tête "Le ministre de la Justice dénonce la nationalisation", ce qui suit :

Le fait le plus remarquable de la journée a été un appel parti des bancs conservateurs à l'ancien avocat de la compagnie du téléphone Bell, à présent ministre de la Justice, lui demandant de protéger le monopole de cette compagnie contre les désirs raisonnables de la population du Manitoba.

Il étonne la Chambre.

M. Aylesworth s'est rendu avec tant de grâce à cet appel qu'il a plutôt étonné la Chambre en...

En doubles capitales :

... dénonçant la nationalisation des industries publiques et en disant qu'il croyait et qu'il espérait que jamais ce projet ne se réaliserait.

Il prétendit ensuite qu'il avait exprimé une opinion et non un désir, mais on ne saurait se tromper sur la signification qu'il a voulu donner à ses paroles et que la Chambre a bien comprises.

Puis viennent, en page de rédaction, des commentaires, écrits ou non par l'honorable député lui-même, ce n'est pas à moi à le dire. Sous le manteau mystérieux de l'anonymat qui rend si sacrés les articles des journaux, le "World" fait les commentaires suivants sur le même sujet :

M. Aylesworth, maintenant ministre de la Justice, vient encore de se mettre en évidence par son opposition systématique à toute proposition qui se rapporte même de très loin à la nationalisation des services publics. Malheureusement pour lui plus tard, il a fait voir ses véritables couleurs en exprimant, non seulement l'opinion, mais encore l'espoir que la nationalisation des services publics ne deviendrait jamais un fait établi au Canada.

Les commentaires sont inutiles, monsieur l'Orateur; mais si l'occasion s'en présente, alors que je pourrai le faire sans faire perdre trop de temps à la Chambre, je serai heureux de présenter mes compliments à l'honorable député d'York-sud.

M. FOSTER : J'offre à l'honorable ministre mes plus sincères sympathies.

M. FIELDING : N'y a-t-il personne qu'on pourrait citer à la barre de la Chambre ?

ADOPTION D'UN AMENDEMENT FAIT PAR LE SENAT AU BILL DE LA "TRANS-NIAGARA BRIDGE COMPANY."

M. CALVERT (Middlesex-ouest) propose l'adoption d'un amendement apporté par le Sénat au bill (n° 161) constituant en cor-

M. AYLESWORTH.

poration la "Trans-Niagara Bridge Company".

Monsieur l'Orateur, quand ce bill nous est revenu, hier soir, je n'avais pas encore le texte de l'amendement adopté par le Sénat, mais je l'ai trouvé depuis dans le feuillet de la Chambre haute. L'article 9 dit que les plans et devis devront être soumis ou acceptés par le Gouverneur siégeant en conseil des ministres. Voici à ce propos ce que le Sénat a ajouté comme paragraphe 2 à l'article 9 :

2. L'emplacement du pont ou les autres ouvrages dont l'exécution est autorisée par la présente loi ne devront nuire injustement en aucune façon aux terrains et dépendances actuellement sous le contrôle des commissaires du parc de la Reine Victoria et des Chutes Niagara et dont ils ont besoin pour la construction et l'exploitation du chemin à bas niveau qu'ils peuvent avoir le pouvoir de construire ou de faire construire; mais l'étendue de terrain requise pour la construction du chemin de fer à bas niveau, où ledit chemin passe ou doit passer, sous le pont à être construit conformément à la présente loi, devra être ce que la commission des chemins de fer du Canada juge suffisant qu'elle soit.

C'est-à-dire que si la commission décide de construire un chemin de fer à bas niveau dans une partie de ce parc, la compagnie devra obtenir le consentement de la commission des chemins de fer et laisser tout le terrain voulu pour la construction de cette voie ferrée, selon le désir des commissaires du parc.

(La motion est adoptée.)

ADOPTION D'UN AMENDEMENT FAIT PAR LE SENAT AU BILL DE LA "UNITED EMPIRE LIFE INSURANCE COMPANY."

M. PARDEE propose l'adoption de l'amendement apporté par le Sénat au bill (n° 90) constituant en corporation la "United Empire Life Insurance Company."

M. FIELDING : Cet amendement a trait à l'omission d'un certain article de la loi relative aux compagnies. Le bill tel qu'adopté par la Chambre des communes exemptait la compagnie des dispositions de certains articles. Le Sénat a rayé une de ces exceptions et la compagnie, au lieu d'en être exemptée, sera soumise à cette disposition. En réalité, cependant, cela ne fait aucune différence. Cet article se rapporte à l'achat d'actions et la raison pour laquelle nous l'avions supprimé, c'est que la loi relative aux assurances contient des dispositions relatives à cette matière, en ce sens qu'elle définit la classe d'obligations qu'une compagnie peut acquérir. D'où il suit que l'amendement du Sénat n'a aucune portée réelle, puisque cette question est réglée par la loi relative aux assurances qui s'applique à toutes les compagnies d'assurance.

(La motion est adoptée.)

QUESTIONS.

PRIMES SUR LE FER, SUR L'ACIER, ETC.

M. SCHAFFNER (par M. Blain) demande:

Quel montant total le Gouvernement a-t-il payé en primes, chaque année, depuis 1896, pour chacun des produits suivants : fer, acier, tiges d'acier, ficelle, pétrole brut ?

L'honorable M. WILLIAM PATERSON (ministre des Douanes) :

QUESTION RELATIVE AUX CERTIFICATS DE TERRAINS ATTRIBUES AUX METIS.

L'honorable M. W. F. FIELDING (ministre des Finances) propose que la Chambre se forme en comité des subsides.

M. R. S. LAKE (Qu'Appelle) : Avant que vous quittiez le fauteuil, monsieur l'Orateur, je désire signaler à votre attention une

ÉTAT INDIQUANT LA TOTALITÉ DES PRIMES VERSÉES ANNUELLEMENT PAR LE GOUVERNEMENT, DEPUIS 1896, À LA FABRICATION DU FER, DE L'ACIER, DES TIGES EN ACIER, À LA FICELLE D'ENGERBAGE ET AU PÉTROLE BRUT.

Exercice finissant le 30 juin.	Fer.	Acier.	Tiges en acier.	Ficelle d'engerbage.	Pétrole brut.
	\$	\$	\$	\$	\$
1897.....	69,528	17,366			
1898.....	173,330	67,454			
1899.....	205,465	74,644			
1900.....	248,417	64,360			
1901.....	367,962	100,058			
1902.....	713,658	77,431			
1903.....	626,651	775,154			
1904.....	545,651	347,990	5,373	25,452	
1905.....	632,262	614,433	221,266	13,789	350,047
1906 pour 11 mois à ce jour.....	624,191	838,591	273,440	13,478	267,048

LES FILS DU JUGE GAGNE.

M. W. McINTYRE demande :

Le Gouvernement sait-il :

1. Que les deux fils de M. le juge Gagné, qui sont tous deux avocats, viennent d'entrer au service de la maison Price & Co. ?

2. Que la maison Price a un grand nombre de causes qui viennent chaque année devant M. le juge Gagné, à Chicoutimi ?

3. Que l'avocat de la maison Price, à Chicoutimi, est M. L. G. Belley, le beau-frère de M. le juge Gagné ?

4. Si ces faits ne sont pas parvenus à sa connaissance, le Gouvernement a-t-il l'intention de s'en enquérir et de faire, si nécessaire, des observations à qui de droit ?

L'honorable M. A. B. AYLESWORTH (ministre de la Justice) : Non.

CANAL DE DEVERSEMENT DANS SAINT-ANICET ET SAINTE-BARBE, COMTE DE HUNTINGDON.

M. WALSH demande :

1. Le Gouvernement a-t-il reçu un rapport d'un ingénieur concernant la construction d'un canal de déversement dans Saint-Anicet et Sainte-Barbe, comté de Huntingdon, entre le lac Saint-François et la rivière Saint-Louis ?

2. Dans l'affirmative quel en est le coût estimatif ?

L'honorable M. CHARLES HYMAN (ministre des Travaux publics) : Oui, \$88,000.

question d'une certaine urgence, touchant laquelle il importe hautement que le Gouvernement nous éclaire. Cette question se rattache au ministère de l'Intérieur dont le titulaire est absent en ce moment. Si je saisis la Chambre de cette affaire, c'est dans l'espoir qu'à la prochaine séance du comité des subsides, le ministre soit en mesure de nous faire connaître sa pensée. Depuis quelque temps, certains individus parcourent le pays et surtout le district que je représente, pour racheter aux métis leurs droits aux certificats de terrains. La dernière commission a réservé un certain nombre de réclamations ; elle a refusé d'en ratifier un certain nombre et plusieurs autres réclamations n'ont pas été présentées. Les métis et les acheteurs de certificats agissent avec peu de sagesse, en faisant pareilles transactions et en spéculant sur ces certificats de terre, sans savoir, au préalable, quel système adoptera probablement le Gouvernement. Les métis cèdent leurs réclamations pour des sommes dérisoires et on les accepte quelquefois en règlement d'anciennes dettes, dans l'espoir que les certificats de terre seront délivrés plus tard. Je serais bien aise que le ministre de l'Intérieur, à la prochaine séance du comité des subsides, voudût bien définir le système que le ministère entend suivre à cet égard. En définissant ainsi son attitude, le ministre rendrait un service réel aux populations de l'Ouest.

M. FIELDING : J'aurai soin d'appeler l'attention de mon honorable collègue sur les observations de l'honorable député.

(La motion est adoptée et la Chambre se déclare en comité des subsides.)

DISCUSSION DES SUBSIDES.

Archives, \$15,000.

M. FOSTER : Quelles mesures a-t-on prises relativement à ce bureau et que se propose de faire le ministre, en vue de donner plus d'extension à l'œuvre des archives ?

L'honorable M. SYDNEY FISHER (ministre de l'Agriculture) : Au commencement de la session, lorsque j'ai demandé à la Chambre un crédit supplémentaire pour le dernier exercice, cette question a été assez mûrement débattue.

Si je ne me trompe, l'honorable député était indisposé à cette époque de la session. Nous avons entrepris la construction d'un édifice spécialement affecté aux archives et au dépôt des documents. Cet édifice est à la veille d'être terminé et dans un mois environ, nous en prendrons possession. C'est un édifice spacieux, commode et absolument à l'épreuve de l'incendie. Nous espérons y installer des archives, ainsi qu'une masse de documents officiels, actuellement dispersés un peu partout dans les différents ministères. Lorsque le nouvel archiviste a été nommé à ce poste, il a été entendu qu'il serait aussi préposé à la garde de ces documents. Le titulaire actuel, M. Doughty, fait des efforts pour réunir tous les documents d'importance qui existent au pays.

Un grand nombre de documents d'un haut intérêt historique se trouvent dispersés dans les archives des municipalités et d'autres sociétés, ainsi que chez les particuliers. On est en train de confectionner un manuel devant servir de guide pour l'étude de ces documents, et ce travail a été confié à deux ou trois employés. Nous n'avons pas l'intention de faire transcrire tous ces documents; nous nous bornons à faire copier les plus intéressants. Le manuel en question sera fort utile à ceux qui se livrent aux recherches historiques. Voilà bon nombre d'années que cette œuvre se poursuit, en Europe. Ce travail avait été confié successivement à M. Marmette et à M. Richard qui, tous deux, sont décédés. Les regrets défunts avaient fait des recherches dans les archives en France et choisi une masse de documents se rattachant à l'histoire du Canada; mais il n'a été transcrit qu'un petit nombre de ces pièces. Il est préférable, croyons-nous, de solder l'arriéré, dans la transcription des documents déjà choisis, avant de faire un nouveau choix. Voilà dix ans que M. Biggar, en Europe, fait des recherches suivies sur l'histoire du Canada, et quand nous avons besoin de ses services, il examine les documents que M. Doughty réussit à décou-

M. LAKE.

vrir. C'est ainsi que nous avons eu le bonheur de découvrir des collections de la plus haute valeur. L'automne dernier, M. Doughty est allé en Europe et y a trouvé nombre de documents précieux que M. Biggar s'occupe à transcrire de temps à autre. Le rapport de l'archiviste, cette année, comprendra trois volumes d'un format considérable. Ce rapport sera lu avec un vif intérêt. M. Doughty est un spécialiste des plus distingués dans ce genre de travail et il semble être doué d'une véritable faculté d'intuition qui lui permet de faire d'importantes découvertes. Il faut féliciter le pays, comme je me félicite moi-même, d'avoir obtenu les services de M. Doughty pour cette œuvre si importante.

M. STOCKTON : Il y a, paraît-il, dans le bureau des archives des masses de documents renfermés dans des caisses et il n'a pas été fait de catalogue de ces documents. Le ministre, à mon avis, devrait se faire ouvrir par le Parlement un crédit suffisant qui serait affecté au paiement des commis chargés de terminer ce travail. J'abonde dans le sens du ministre à l'égard de l'importance de cette œuvre, et il ne conviendrait pas de faire preuve de parcimonie, en pareille matière.

M. FISHER : Un certain nombre d'employés sont occupés à dresser le catalogue; mais tant que les archives ne seront pas installées dans le nouvel édifice le manque d'espace nous empêchera de faire ce travail avec toute la rapidité voulue. Je me fais ouvrir un crédit additionnel dans le budget supplémentaire, et quand le personnel sera installé dans le nouvel édifice, nous pourrons augmenter le personnel.

M. FOSTER : J'appelle l'attention du ministre sur une partie très importante de cette œuvre; ils s'agit de retrouver la trace de tous les documents se rattachant à l'histoire du Canada, et qui sont dispersés dans toute l'étendue du pays. Ces documents se trouvent dans les bibliothèques provinciales, ainsi qu'au milieu de collections faites par les sociétés de recherches historiques et quelquefois, on les retrouve chez les particuliers. Quand ces documents sont déposés dans les bibliothèques des législatures provinciales ou dans celles des sociétés de recherches historiques régulièrement organisées on prend le soin voulu, et il n'est pas nécessaire de les faire transcrire. Mais il importe de confectionner, à brève échéance, un catalogue des documents historiques, qui se trouvent entre les mains de particuliers et il faudrait obtenir soit les originaux mêmes, soit des exemplaires de ces documents, pour nos archives nationales. M. Doughty paraît-il, est doué de grandes aptitudes pour cette œuvre, et à mon avis, il importe de lui faciliter sa tâche.

M. FISHER : C'est précisément à cette œuvre que j'ai fait allusion, quand j'ai dit

que nous étions en train de préparer un manuel. Nous avons obtenu, dans ce but les services de M. O'Leary pour la province de Québec; ceux de M. Hannay, pour les Provinces maritimes, et ceux de M. Laidlaw, pour Ontario.

M. R. L. BORDEN : A mon avis, l'œuvre de M. Doughty est du plus haut intérêt et j'ajoute qu'il me semble doué de toutes les aptitudes voulues pour la charge qu'il remplit. Ceux qui ont été en lieu d'étudier de près l'œuvre des archives et de converser avec M. Doughty personnellement, ont compris deux choses qui me semblent évidentes; d'abord, M. Doughty est un enthousiaste qui est tout cœur pour cette œuvre; en second lieu, cet enthousiasme s'allie chez lui à une étonnante faculté d'organisation et un esprit méthodique des plus remarquables. Voilà des quantités qui se rencontrent rarement chez le même individu, et à mon avis, le Parlement et le Gouvernement pourraient, en toute sûreté, mettre à la disposition de M. Doughty un crédit fort généreux et lui donner toute la latitude voulue dans l'exécution de son œuvre. L'exécution de cette œuvre demande un personnel expérimenté et des hommes du même tempérament que M. Doughty. Souvent ce travail est d'urgence; quelquefois, le moindre retard apporté dans son exécution rendra la chose impossible, car il se peut que des documents d'un haut intérêt disparaissent. Si je ne me trompe, M. Doughty a déjà constaté que les originaux d'une foule de documents que nous avons fait transcrire en Angleterre, depuis nombre d'années, se trouvent au pays.

M. FISHER : C'est parfaitement vrai.

M. R. L. BORDEN : M. Doughty, je le sais, s'est occupé de réunir une collection de documents de la plus haute importance, touchant les origines de notre histoire constitutionnelle. Au cours de ma carrière publique, j'ai éprouvé bien de la peine à me procurer un catalogue de ces précieux documents se rattachant surtout aux premiers temps de l'histoire de la province de Québec; il s'agit du texte des traités et des droits consacrés par ces traités, qui intéressent à un si haut degré les citoyens de cette province. Il n'est pas facile d'obtenir accès à ces documents, et dans les provinces de langue anglaise on ne les étudie pas suffisamment et on ne les comprend pas bien. M. Doughty, paraît-il, est en train de réunir en un seul volume tous ces documents primitifs se rattachant à la Constitution du pays, et cela de façon à ce que le public puisse facilement y avoir accès. Ce volume, paraît-il, sera publié sous la forme d'un de nos Livres bleus. Voici ce que je conseille au ministre de l'Agriculture: s'il n'a encore rien décidé à cet égard, il serait préférable qu'un volume de ce genre ne fût pas publié sous la forme d'un Livre bleu ordinaire. A mon avis, ce ne serait pas là de la véritable économie.

Il conviendrait de donner à ce volume une reliure convenable, sans être dispendieuse, sous une forme qui permettrait aux députés et à tous ceux qui auraient l'avantage d'en posséder un exemplaire, de le placer dans leurs bibliothèques.

M. LEMIEUX : Je suis heureux d'unir mon tribut d'éloges aux louanges bien méritées qu'on vient d'adresser, ce matin, à l'œuvre de M. Doughty, l'archiviste fédéral, et je félicite le ministre de l'Agriculture d'avoir choisi ce titulaire pour cette importante charge. Je ferai observer au chef de l'opposition que la réputation de M. Doughty a franchi les frontières du Canada, et qu'à titre d'archiviste, il jouit d'une renommée européenne. Cette semaine même, j'ai lu dans un des meilleurs périodiques européens, la "Revue des Deux Mondes", un article des plus élogieux sur le livre de M. Doughty, "Le Siège de Québec", publié il y a quelques années. Des revues publiées en Angleterre et en Ecosse ont également prodigué les plus grands éloges à l'œuvre accomplie par M. Doughty. Au cours de mon voyage outre-mer, l'hiver dernier, j'ai appris que M. Doughty était connu à Saint-Pétersbourg, à Berlin, à Londres et à Paris. En fait, il est connu de tous ceux qui s'intéressent aux archives et à l'histoire du Canada, et le pays doit se féliciter de ce que le ministre de l'Agriculture ait appelé M. Doughty à ce poste. Non seulement il nous a fait connaître des documents de haute importance pour notre histoire, mais il a donné le coup de grâce à plusieurs erreurs qui avaient obtenu créance universelle, à l'égard des premiers temps de notre histoire.

Citons, entre autres, la fameuse lettre attribuée à Montcalm, à l'époque de la conquête de Québec. Cette lettre a été publiée dans nombre d'histoires du Canada. M. Doughty a découvert que c'était une lettre apocryphe que Montcalm n'a jamais écrite et dont le véritable texte diffère de celui mis en circulation. M. Doughty a découvert, en Angleterre, l'original même de ce document, et nous avons la satisfaction de savoir que Montcalm a réellement écrit une lettre, mais non pas celle publiée par tant d'auteurs.

Il y a quelque temps, M. Doughty est allé au Mexique et en Louisiane, et au cours de son voyage, il a visité plusieurs établissements dans la vallée du Mississipi, d'où il a rapporté plusieurs documents précieux, tels que des lettres ayant pour auteurs Robert Cavalier de La Salle et les premiers explorateurs de l'ouest de ce continent. Il y a quelques semaines, il a obtenu des documents dont la lecture serait fort attachante, s'ils étaient publiés, et ils le seront avant longtemps. Je ne saurais dire toutes les merveilles trouvées faites par M. Doughty, relativement à la première période de notre histoire.

Il convient aussi de remercier ici notre ancien Gouverneur général, le comte de Minto, du précieux concours qu'il a prêté à l'œuvre de M. Doughty. Pour un amateur

de livres, de littérature et d'histoire, c'est un véritable régal de visiter le bureau de M. Doughty et d'y voir la masse de documents relatifs à l'histoire du pays qu'il a obtenus, grâce à l'obligeance du comte de Minto.

Le chef de l'opposition nous a dit un mot de l'importance de se procurer les documents se rattachant à notre histoire constitutionnelle. Au bureau de M. Doughty, il trouverait les documents les plus intéressants sur la période la plus attrayante de notre histoire constitutionnelle. En réalité, une visite au bureau de M. Doughty nous fait regretter la brièveté des jours et l'impuissance où l'on se trouve de parcourir tous ces importants documents. J'unis de nouveau ma voix à celle du chef de l'opposition pour déclarer que le pays doit se féliciter de posséder, à titre d'archiviste fédéral, un homme de la valeur de M. Doughty.

M. ARMSTRONG : Il y a déjà longtemps que je désire appeler l'attention du ministre de l'Agriculture sur quelques questions se rattachant à son ministère. Je le comprends, ces questions ne figurent pas sous cette rubrique, mais à différentes reprises j'ai essayé, au cours de cette session, de les amener sur le tapis, et je n'ai pas encore réussi à trouver le moment favorable.

M. FISHER : Il me répugnerait d'interrompre le débat sur la question des archives, pour aborder la discussion de questions qui ne s'y rattachent pas. Je tiens à terminer aujourd'hui même l'examen de mes crédits budgétaires, et j'espère que nous y réussirons.

M. ARMSTRONG : L'histoire se répète encore une fois : quand nous désirons aborder la discussion d'une question intéressant le ministère de l'Agriculture, on formule toujours la même objection. A mon avis, la Chambre consacre trop de temps à la délibération des projets de loi et passe trop légèrement sur la discussion du budget des ministères et de la dépense des deniers publics.

M. FISHER : Je dois vraiment prier l'honorable député de ne pas entreprendre, pour le moment, la discussion de questions ne se rattachant pas à l'item des archives. Dans quelques instants, quand nous aborderons l'étude d'autres articles de mon budget, il aura amplement l'occasion d'exprimer son avis. Sans doute, il tient à aborder l'étude de l'industrie fromagère et autres questions similaires.

M. ARMSTRONG : Le ministre me facilitera-t-il cette discussion, quand nous aborderons l'étude du prochain item ?

M. FISHER : Je le ferai volontiers, quand le prochain item viendra en discussion.

M. ARMSTRONG : Je désire discuter un certain nombre d'articles.

M. LEMIEUX.

M. FISHER : L'honorable député aura amplement le temps de débattre ces questions, quand nous étudierons ces articles.

Je l'avoue, c'est avec le plus vif plaisir que j'ai entendu formuler ici, ce matin, les observations qu'on vient de faire, au sujet des archives. Aussitôt après mon entrée au ministère, j'ai compris qu'on avait fait preuve de beaucoup de négligence à l'endroit de ce bureau. Dès la deuxième année de mon administration, j'ai saisi la première occasion favorable pour demander à la Chambre de m'ouvrir un crédit d'un chiffre plus élevé. D'année en année, je me suis efforcé de relever le chiffre de ces crédits, mais j'ai bientôt compris que c'était là une tâche herculéenne. Je me suis heurté à l'apathie de la Chambre qui paraissait plutôt hostile que favorable à l'augmentation de ces dépenses.

M. STOCKTON : Pour ma part, j'ai toujours secondé les efforts du ministre.

M. FISHER : L'honorable député, de concert avec plusieurs de ses collègues, m'ont prêté leur plus cordial appui ; mais je n'ai jamais encore eu le plaisir de constater un pareil concert d'éloges et d'approbations. Je tiens donc à en témoigner ici toute ma gratitude à la Chambre, et je désire assurer les membres de l'opposition et mon honorable collègue (M. Lemieux) que personne n'apprécie mieux que moi tout le mérite de l'œuvre accompli par M. Doughty. Je n'ai rien épargné pour assurer au pays les services de M. Doughty. Comme le chef de l'opposition l'a fait observer à bon droit, l'archiviste actuel est non seulement un enthousiaste, mais il est doué de toutes les aptitudes voulues pour cette œuvre et j'ai compris quel malheur ce serait pour le pays, si je ne réussissais à persuader à M. Doughty de prendre la direction de nos archives. Je suis bien aise de le dire, depuis qu'il remplit ses fonctions, tout ce qu'il a fait tend à confirmer l'opinion que m'avait exprimée, à l'égard de ses aptitudes, tous ceux qui le connaissaient, avant que je l'eusse prié d'accepter cette charge. Je demande à la Chambre de m'ouvrir, pour les neuf mois qui commencent, un crédit de \$200,000 au lieu de \$20,000 que j'avais portés au budget, l'année dernière, pour tout l'exercice. Grâce à ce crédit additionnel, nous serons en mesure, je l'espère, de donner un peu plus de développement à notre œuvre ; et si pour le moment je ne demande pas l'ouverture d'un crédit plus élevé, c'est que notre nouvel édifice étant encore inachevé, il nous a été impossible de réaliser toutes les réformes projetées.

Mon honorable collègue (M. Lemieux), nous a cité quelques-uns des documents les plus intéressants que l'archiviste a découverts.

Ce n'est là qu'une faible partie d'un grand nombre de documents, et quand il nous a été impossible d'obtenir les originaux eux-

mêmes ou même quelquefois des exemplaires de ces documents, nous sommes, au moins, en mesure d'indiquer à ceux qui font des recherches historiques les sources où ils peuvent puiser les renseignements désirés. M. Doughty consacre une assez notable partie de son temps à répondre à des questions de ce genre, ce qui montre tout l'intérêt qu'on prend à ces recherches, au Canada, et tous les avantages découlant de l'existence d'un bureau qui peut fournir ces renseignements.

M. URIAH WILSON : Combien imprimez-vous et distribuez-vous d'exemplaires du rapport des archives ?

M. COPP : Je tiens à faire observer que le traitement de M. Doughty n'est pas assez élevé. Il reçoit, paraît-il, \$2,000 ou \$2,200 d'appointements, tandis que le bibliothécaire touche \$4,000. Un homme possédant d'aussi remarquables aptitudes que M. Doughty mérite de recevoir un meilleur traitement. C'est là, sans doute, un oubli involontaire de la part du ministre, ou bien en fixant ce traitement, il ne s'est pas placé à ce point de vue.

M. FISHER : Nous imprimons 4,000 exemplaires du rapport des archives, à titre d'appendices au rapport du ministère, et c'est le Parlement qui fait imprimer cet ouvrage. Le ministère n'a pas la direction de l'impression de ce rapport ; seulement, nous recevons un certain nombre d'exemplaires, dont nous faisons la distribution. Les députés reçoivent les exemplaires de ce rapport comme des autres Livres bleus. Quant à la reliure, nous veillerons à ce que les exemplaires de ce rapport transmis à notre ministère, soient convenablement reliés ; mais, je le répète, l'impression de ce document est l'affaire du Parlement lui-même.

M. URIAH WILSON : Ainsi, chaque député n'obtiendrait sans doute que deux exemplaires de ce rapport ?

M. FISHER : Si le comité des impressions veut ordonner l'impression d'un plus grand nombre d'exemplaires, j'en serai bien aise ; mais jusqu'aujourd'hui, le public n'a guère demandé ce rapport et il en reste un grand nombre d'exemplaires, au bureau de distribution.

M. SPROULE : J'ai prêté une oreille attentive aux éloges prodigués à M. Doughty et je n'ai rien à y redire, puisque je ne le connais guère et que les relations que j'ai nouées avec lui ne sont pas suffisantes pour m'autoriser à révoquer en doute ses mérites.

Ce concert d'éloges a été, sans doute, provoqué, dans une large mesure, par les observations que j'ai formulées au sujet de ce crédit que le ministre nous a présenté, il y a quelque temps ; et on a moins cherché à exalter le mérite de l'archiviste actuel qu'à répondre aux critiques du député de Grey-est (M. Sproule). Je ne cherche nullement à

créer ici une impression défavorable au mérite de M. Doughty ou à ses aptitudes reconnues à titre d'expert de premier ordre, en pareille matière ; car, je le répète, je n'ai guère eu de relations avec lui. Mes critiques reposent sur les observations mêmes du ministre qui s'est toujours plaint, jusqu'ici, de la mauvaise gestion de ce bureau où l'on accumulait dans des caisses, sans les cataloguer, les documents obtenus, le ministre ajoutant qu'il désirait réorganiser parfaitement ce bureau. M. Doughty avec lequel j'ai à peine conversé quelques minutes, m'a fait une fort favorable impression, et je suis bien aise de le dire ici, je suis convaincu qu'il fait une œuvre fort méritoire. S'il est bien l'homme de la situation, l'œuvre de ce bureau aurait plus de mérite, sans l'avenir, qu'elle n'en a eu par le passé ; seulement, j'ajouterais que s'il est l'homme supérieur qu'on prétend, il est fort peu rémunéré pour son travail.

M. FISHER : Je suis bien aise d'entendre l'honorable député formuler ces observations, et je les accepte, dans l'esprit même qui les a inspirées. Dans le budget supplémentaire de cette année, je demande une augmentation spéciale en faveur de M. Doughty de sorte que son traitement serait porté à \$2,400, de \$2,200 qu'il était. A l'avenir, je serai bien aise de me rappeler les observations que viennent de présenter les honorables députés et je tâcherai d'obtenir pour M. Doughty une rémunération répondant à l'importance de son œuvre.

Arts, agriculture et statistiques—"Patent Record" (Catalogues des Brevets), \$12,750.

M. R. L. BORDEN : C'est là le périodique publié par le bureau des brevets.

M. FISHER : Oui, c'est la publication mensuelle donnant la liste des brevets délivrés, avec leur description.

M. SPROULE : Vous publiez, en outre, un volume pour toute l'année, à la fin de l'exercice ?

M. FISHER : Oui, et ce volume est mis en vente.

M. URIAH WILSON : Est-il publié un volume chaque année, outre le périodique mensuel ?

M. FISHER : Non, on se contente de relier ensemble les périodiques de l'année.

M. SPROULE : Et vous transmettez à chaque député un volume contenant toutes les publications de l'année ?

M. FISHER : Non, nous leur transmettons la publication mensuelle, seulement.

M. STOCKTON : On transmet aux députés le périodique et libre à eux de relier ces publications.

Recensement et statistique, \$22,650.

M. SPROULE : Le ministre fait-il actuellement un recensement ?

M. FISHER : Non, il s'agit ici de l'œuvre régulière du bureau du recensement et de la statistique, réorganisé par la loi de l'année dernière.

M. SPROULE : De quel recensement s'agit-il ? Est-il question du recensement de la population ?

M. FISHER : Cela va sans dire, il y a le recensement de la population pour la période décennale. En outre, il y a le recensement, de la population pour la période quinquennale dans les provinces du Manitoba, de la Saskatchewan et de l'Alberta.

M. SPROULE : Est-ce que cet item embrasse cette dernière dépense ?

M. FISHER : Non, cette dépense figure dans un article distinct. Il s'agit ici du recensement et du bureau de la statistique. Le travail de ce bureau comprend les renseignements condensés de l'annuaire et les divers travaux statistiques qui se poursuivent dans ce bureau-réorganisé. Comme je l'ai fait observer l'année dernière, l'objectif visé est de faire différentes recherches et de recueillir diverses données statistiques. Ainsi, cette année, nous sommes en train de confectionner le recensement de nos établissements manufacturiers, au pays. Je serai en mesure, je l'espère, d'organiser un service qui pourra recueillir les données statistiques bien plus fréquemment que nous ne l'avons fait, par le passé. Jusqu'ici au Canada, en matière de statistique, tout s'est résumé à la confection du recensement de la population, pour la période décennale et du recensement de chaque période quinquennale pour les provinces du Nord-Ouest. De toutes les parties du pays, il nous est venu des demandes visant la distribution plus fréquente de bulletins statistiques, et la confection de ces données sera l'œuvre du bureau du recensement et de la statistique. Il y a deux ou trois œuvres qui marchent régulièrement de front : les renseignements condensés de l'annuaire dont il a déjà été question, le recueillement de la statistique sur la criminalité œuvres qui se poursuivent depuis nombre d'années.

M. S. J. JACKSON : Le ministre pourrait il nous renseigner sur la confection du recensement qui se poursuit actuellement dans les provinces du Nord-Ouest ?

M. FISHER : Il figure un peu plus loin, dans mon budget, un article se rattachant à ce travail et quand cet item viendra en discussion, je serai bien aise de fournir tous les renseignements voulus.

M. SPROULE : Le recensement des établissements industriels se fera-t-il sur le même pied que le dernier recensement ?

M. STOCKTON.

Comprendra-t-il les mêmes établissements industriels, outre ceux qui ont surgi, dans l'intervalle ?

M. FISHER : Oui, ce recensement ne sera pas aussi étendu que le premier. Les annexes et les données contenues dans le rapport du recensement décennal fourniront la base de ce recensement. Le recueillement des données pour ce recensement des établissements industriels se fait entièrement par voie de correspondance ; il n'est pas nommé de recenseurs. Nous transmettons aux intéressés une liste de questions relativement à l'œuvre du recensement, en les priant de remplir ces listes et nous les renvoyer. Je suis bien aise de déclarer que les industriels ont fait preuve de bonne volonté en répondant à nos questions. Sans doute, la loi adoptée, l'année dernière, nous autorise à demander ces données ; mais nous avons obtenu, sans peine, les renseignements voulus.

M. SPROULE : Dressez-vous un rapport annuel pour ces données ?

M. FISHER : Il sera dressé un rapport annuel. C'est la première année que pareil travail se fait dans les années d'intervalle entre les recensements. Cette année, nous sommes en train de confectionner un recensement des établissements industriels ; l'année prochaine, nous dresserons, je l'espère, un recensement des industries agricoles ; l'année suivante, ce sera le recensement de quelques autres industries. Nous pourrions ainsi utiliser les services d'un personnel permanent qui se familiarisera de plus en plus avec cette œuvre du recensement, tant pour le recueillement que pour l'analyse des données statistiques. Un personnel relativement peu nombreux suffira à cette besogne et nous pourrions présenter au public une masse de renseignements statistiques qu'il nous a été impossible, jusqu'ici, de nous procurer ailleurs que dans le rapport du recensement confectionné, pour chaque période décennale.

M. SPROULE : Quel est le chiffre de votre personnel actuellement ?

M. FISHER : Notre personnel se compose de vingt et un employés.

M. A. MARTIN : L'année dernière, le crédit ouvert pour ce service était de \$30,200. Cette année, pour neuf mois, l'évaluation de la dépense est de \$22,650. Si je ne me trompe, le ministre a déclaré devant le comité, l'année dernière, qu'il avait l'intention de publier les bulletins des récoltes pour tout le pays, ainsi que d'autres données statistiques. Et aujourd'hui, après s'être fait ouvrir un crédit plus considérable, il reconnaît qu'il n'a rien fait ou à peu près en ce sens, et il affirme que l'année prochaine il s'exécutera certainement.

M. FISHER : Il est vrai que je n'ai pas publié le bulletin des récoltes, cette année ;

mais, je le répète, nous sommes en train de confectionner le recensement des établissements industriels. En temps utile, j'espère, nous publierons fréquemment des bulletins statistiques sur les récoltes et le printemps prochain, j'espère, nous serons en mesure de publier des bulletins des récoltes dans toute l'étendue du pays.

M. A. MARTIN : Le ministre nous avait promis qu'il publierait cette année, des bulletins sur les récoltes et il n'a pas tenu sa promesse, bien qu'il se soit fait ouvrir un crédit sous ce prétexte. Quand un ministre demande à la Chambre l'ouverture d'un crédit pour une œuvre quelconque la Chambre s'attend à ce qu'il tienne sa promesse.

M. FISHER : La saison était déjà bien avancée, l'année dernière, quand nous avons obtenu ce crédit, et il était trop tard pour entreprendre la confection de la statistique. J'ai déclaré à la Chambre, l'année dernière, que nous avions l'intention de publier tel genre de statistique, la première année, et telle autre espèce de statistique, l'année suivante; et c'est dans ce but que j'ai demandé à la Chambre de m'ouvrir ce crédit. Ce crédit serait insuffisant, s'il fallait entreprendre la publication de toutes ces diverses données statistiques, cette année.

M. ARMSTRONG : Le ministre de l'Agriculture a fait preuve de négligence dans la publication des bulletins des récoltes. Il ne devrait pas se contenter de publier les bulletins de récoltes pour tout le pays, mais il devrait recueillir des données relatives aux prix obtenus sur les marchés étrangers pour les produits agricoles, ainsi que les cotes du marché de gros, dans les grandes villes, de façon à renseigner les agriculteurs sur le prix des produits qu'ils expédient et les profits réalisés par les intermédiaires. A mon avis, le ministre rendrait un précieux service aux cultivateurs en publiant des données statistiques de ce genre. Actuellement, les cultivateurs vendent leurs produits aux commerçants de gros et ceux-ci, à leur tour, réalisent des profits à leur gré. Les cultivateurs n'ont pas la moindre idée des profits réalisés sur la vente de ces produits par les commerçants de gros sur les marchés étrangers. Le ministre, j'espère, tiendra compte de mon observation.

M. FISHER : Je verrai ce qu'il sera possible de faire en ce sens.

Annuaire statistique, \$4,500.

M. LAKE : Quand le rapport sera-t-il livré à la publicité ?

M. FISHER : Il sera bientôt transmis à l'imprimeur.

M. U. WILSON : Ce livre, paraît-il, a subi une importante transformation, cette année, et à l'avenir il ne contiendra plus que des données statistiques sur le Canada tout le reste ayant été éliminé. Le ministre vou-

dra-t-il bien nous dire la raison de cette transformation ?

M. FISHER : Cet annuaire statistique m'a semblé prendre des proportions démesurées et nous avons jugé nécessaire d'en diminuer le format. J'ai donc donné instruction à l'employé préposé à ce travail, de réduire les proportions de cet annuaire devenu trop volumineux. En jetant un coup d'œil sur la table des matières, nous avons constaté que cet annuaire statistique du Canada contient une foule de renseignements figurant dans les annuaires des autres pays, et il m'a semblé inutile de reproduire ces données dans l'annuaire du Canada. Tous ceux qui désirent obtenir ces renseignements pourront consulter les annuaires de ces différents pays. C'est cette partie de l'annuaire que nous avons jugé préférable d'omettre.

M. ARMSTRONG : Je m'oppose fortement à ce qu'on diminue le format de l'annuaire statistique. C'est un livre fort précieux, pourvu qu'il soit bien rédigé et qu'il y figure les renseignements voulus. Si cet annuaire paraît trop volumineux et trop difficile à manier, on pourrait le publier en deux volumes. M'étant occupé, cette année, du recueillage de données statistiques sur notre commerce avec l'étranger, il m'a été presque impossible d'obtenir quelques renseignements de valeur dans cet annuaire. Au lieu d'éliminer ces matières de l'annuaire, il faudrait y inscrire le montant des produits importés des Etats-Unis en Allemagne, en établissant la comparaison avec le montant des produits exportés du Canada en Allemagne, en Grande-Bretagne et autres pays étrangers. Nous serions ainsi en mesure de donner aux cultivateurs quelques renseignements sur la situation actuelle de notre commerce avec les différents pays. Le ministre de l'Agriculture, j'espère, remettra la question à l'étude. Après mûre réflexion le ministre se convaincra qu'il importe de fournir au public les renseignements les plus circonstanciés sur la situation des différents marchés mondiaux. Il est vrai qu'aujourd'hui, le ministre nous a virtuellement fermé l'accès de ces marchés mondiaux, sauf celui de la Grande-Bretagne qui est ouvert à toutes les nations.

La politique du Gouvernement est telle que le Canada a virtuellement fermé les marchés de l'univers à la concurrence avec ses produits agricoles. Le Canada est un pays essentiellement agricole, et nous devons exploiter la terre, si nous voulons développer le pays, développer nos industries, nos mines, nos houillères et nos forêts.

M. R. L. BORDEN : Je ne trouve pas que le volume que je tiens à la main est un volume bien encombrant. La dernière édition, dont j'ai ici un exemplaire, a environ 700 ou 800 pages, et je crois que les explications que le ministre a données ne justi-

fient pas la suppression de ces tableaux statistiques. Les personnes qui s'en servent le plus communément, les instituteurs, par exemple, ne peuvent pas recevoir les annuaires statistiques de tous les pays, et il est de la plus haute importance qu'ils aient ces statistiques pour établir la comparaison. Naturellement, celles qui concernent le Canada sont indispensables, mais il est nécessaire, pour les fins de la comparaison et autres, d'avoir celles des autres pays. Je désapprouve ce changement; je crois que le ministre fait une erreur. Comment voulez-vous que les instituteurs, avec leurs maigres appointements et qui font un usage journalier de cet ouvrage, puissent se procurer les annuaires statistiques de la Grande-Bretagne, de la France, de l'Allemagne, de la Belgique et de vingt autres pays du monde? L'idée est absurde. Je crois que le changement projeté est une faute, et j'espère que le ministre reviendra sur sa décision.

M. A. MARTIN : Le ministre peut-il nous dire quelle économie il réalisera par la suppression des tableaux en question ?

M. FISHER : Aucune, excepté le prix de l'impression. Les tableaux que nous voulons supprimer sont pour la plupart des réimpressions de documents étrangers, et il en coûte peu pour les insérer dans notre volume.

M. A. MARTIN : Le ministre peut-il nous dire combien a coûté l'édition de ce volume depuis quatre ans ?

M. FISHER : Ce crédit couvre les frais d'impression seulement. Une partie du crédit que nous venons de voter, recensement et statistiques, représente les frais de compilation et de préparation de l'annuaire. Je ne pourrais pas dire de prime abord combien cet ouvrage coûte. Les commis du département de la statistique consacrent une partie de l'année au travail de compilation de l'annuaire et une partie à d'autres travaux, en différents temps. Il serait difficile de faire la part exacte des dépenses qui se rapportent à l'annuaire.

M. R. L. BORDEN : C'est un crédit pour la compilation ?

M. FISHER : Non. Ce sont les frais d'impression seulement; ce sont \$6,000 que nous payons à l'imprimeur du Roi pour imprimer et distribuer le volume. Le crédit suivant et les autres couvrent les frais de compilation. Je puis dire à l'honorable député de Lambton (M. Armstrong) qu'il trouvera dans cet ouvrage autant de statistiques commerciales que dans n'importe quel autre annuaire, et je crois que la distribution de la matière est plus commode. Je dirai à l'honorable chef de l'opposition que le manuscrit vient justement d'être livré à l'imprimeur, et je le prierai de réserver son appréciation jusqu'à ce qu'il ait vu le nouveau volume.

M. R. L. BORDEN.

M. ARMSTRONG : Je ne dis pas que la dernière édition ne contient pas autant de matière que les éditions précédentes, mais je dis que les statistiques agricoles étaient bien incomplètes dans le dernier annuaire. J'ai essayé, pendant cette session, d'obtenir des renseignements précis sur le tarif allemand, et j'en ai été incapable. Ce pays a acheté, l'année dernière, pour une valeur de \$150,000,000 de nos produits agricoles. Peut-on s'attendre à ce que l'exportateur canadien écrive en Allemagne pour connaître les droits sur chacun des produits qu'il y exporte et s'ils sont frappés d'un droit différentiel? Je sais que le ministre des Finances s'efforce d'obtenir des renseignements sur certains articles, mais il est probable que nous ne connaissons pas encore l'effet du tarif qui a été mis en vigueur en Allemagne le 1er mars 1906. Le Gouvernement mérite d'être sévèrement blâmé pour son inhabileté à fournir ces renseignements à la Chambre.

M. FIELDING : Si le raisonnement de l'honorable député est logique, alors il faudrait publier dans l'annuaire le tarif de tous les pays. Il est nécessaire de donner tous les renseignements possibles dans ces statistiques, mais on ne doit pas s'attendre à ce que tous les renseignements universels y soient consignés.

M. ARMSTRONG : Je n'ai pas proposé que les tarifs soient insérés dans l'annuaire, mais j'ai dit que le Gouvernement aurait dû se procurer les renseignements voulus pour les communiquer à la Chambre.

M. FIELDING : Alors, la critique de l'honorable député est irrégulière, car elle ne porte pas sur la question en discussion.

M. SPROULE : La critique qu'a soulevée ce crédit découle de la déclaration que le ministre a faite tendant à dire qu'on se propose d'obtenir les statistiques des autres pays pour les insérer dans cet ouvrage.

M. FISHER : Je n'avais pas l'intention de déclarer que j'allais me procurer les statistiques des autres nations, mais des renseignements sur notre commerce avec l'étranger.

M. SPROULE : Cet ouvrage est de grande utilité aux instituteurs, et j'ai reçu de nombreuses demandes de la part de personnes qui le désirent. Elles peuvent établir par les statistiques qu'il contient les progrès qu'accomplit le pays comparé aux pays étrangers. Les instituteurs le trouvent très commode en classe, vu que tous les tableaux y sont donnés dans un seul volume. S'ils ne l'avaient pas et qu'ils voulussent faire les mêmes comparaisons, ils seraient tenus de feuilleter plusieurs autres ouvrages. Je crains que le ministre ne fasse une faute grave en supprimant les statistiques étrangères. Le volume est très recherché. Il ne se passe pas d'année sans que je reçoive de nombreuses demandes—plus que

je puis en accorder—de la part des instituteurs qui le désirent. J'ai essayé à en obtenir quelques exemplaires de plus, mais on m'a fait réponse que l'administration n'avait pas assez d'argent pour en imprimer davantage.

M. A. MARTIN : Combien en imprimez-vous d'exemplaires ?

M. FISHER : Six mille en anglais et 1,700 en français.

M. A. MARTIN : Combien le député en reçoit-il d'exemplaires ?

M. FISHER : Cinq, je crois.

M. A. MARTIN : Cela ne suffit pas pour toutes les écoles.

M. FOSTER : On ne doit pas s'attendre que le département en donne à toutes les écoles.

M. SPROULE : Une des raisons alléguées par le Gouvernement pour justifier l'augmentation des frais de publication est la demande du volume par les instituteurs. Il y a deux ans, j'ai reçu trente demandes et je n'avais que cinq volumes à ma disposition pour faire le tour des écoles. Il est nécessaire de populariser cet ouvrage et tous les ans je m'efforce de convaincre le ministre qu'il faut en augmenter le tirage.

(La séance, suspendue à une heure, est reprise à trois heures.)

M. URIAH WILSON : J'approuve cordialement ce que l'honorable chef de l'opposition a dit sur ce sujet. Ce volume n'est certainement pas trop gros pour la somme de renseignements qu'il contient. Tout de même, ceux qui étaient habitués à y trouver certaines séries de renseignements seront désappointés de ne plus les y trouver. Le public recherche avidement ce volume et le tirage devrait en être augmenté. Je me rappelle qu'une institutrice à qui j'en avais envoyé un exemplaire m'écrivait qu'il constituait toute une bibliothèque. Bien peu de personnes ont les moyens d'acheter des livres de références, et plus le ministre pourra bourrer l'annuaire de renseignements, mieux ce sera. Il devrait aussi s'efforcer de le publier plus tôt. Ainsi, je recommande fortement que les mêmes tableaux soient publiés chaque année, que le tirage soit augmenté et qu'il soit livré plus vite au public.

M. FISHER : L'ouvrage étant moins volumineux, nous espérons pouvoir en augmenter le tirage pour la même dépense d'argent. Les renseignements qu'il contient proviennent pour la plupart du département et nous ne pouvons facilement les mettre en ordre avant la fin de l'exercice. J'espère toutefois qu'avec les modifications que j'y ai apportées, je pourrai le publier plus tôt. Je promets à l'honorable député que je m'efforcerai de faire insérer dans l'annuaire tous les renseignements possibles sur notre pays.

M. URIAH WILSON : Le ministre devrait s'occuper spécialement de forcer les autres départements à envoyer leurs rapports à temps, afin de ne pas retarder la publication de l'ouvrage. Si le rapport d'un département arrive en retard, toute l'édition est en retard.

M. SPROULE : Qui travaille maintenant à la préparation de l'annuaire ?

M. FISHER : M. Blue est le chef de ce service. Il a l'aide de son personnel.

M. SPROULE : M. Johnston a-t-il encore quelque chose à faire avec cette préparation ?

M. FISHER : M. Johnston est pratiquement à la retraite. C'est un vieux serviteur public. Il nous a demandé sa pension, en nous priant de lui accorder son congé jusqu'au mois d'octobre, alors que sa retraite sera définitive. J'ai volontiers acquiescé à sa demande.

Stations agronomiques, \$82,500.

M. STOCKTON : Les députés ont sans doute remarqué que la rouille affectait, cette année, les cèdres. Elle ne se limite pas à la province d'Ontario, mais on voit ses ravages le long des chemins de fer en allant de Québec à Saint-Jean. Je ne sais pas si cette infection est le résultat des conditions climatiques de l'hiver dernier, ou si elle est causée par un insecte, mais un grand nombre de personnes m'ont demandé d'attirer l'attention du ministre de l'Agriculture sur cette maladie des cèdres, car il doit avoir été renseignés par ses experts. Le ministre en sait-il quelque chose ?

M. FISHER : Les cèdres sont sérieusement atteints cette année. Les experts du département sont à l'étude, mais ils rencontrent de sérieuses difficultés à résoudre le problème. Nous remarquons dans les haies-vives autour des édifices du parlement que certains arbres sont morts quoique entourés d'arbres verts. Nous voyons des bosquets de cèdres apparemment très sains, tandis qu'à côté un autre bosquet est affecté. M. Saunders avoue qu'il n'a pu trouver l'application de ce phénomène. Il est fort probable que l'hiver extraordinaire que nous venons de passer a contribué dans une large mesure à ce résultat. Nous n'avons pas été gratifiés de la couche ordinaire de neige qui couvre et protège la racine de nos arbres et nous avons eu des alternances de temps chaud suivies de temps très froid. La science n'a pu établir si ce sont là les causes de la maladie des cèdres. Le fléau, soit insecte soit maladie, n'est pas universellement répandu dans le pays. Dans de rares cas, l'entomologiste, M. le professeur Fletcher, a découvert un insecte sur la branche affectée, mais dans des milliers de cas, la tige malade n'a révélé la présence d'aucun insecte. Il est impossible de dire si c'est une affection de la racine ou de la feuille. On a constaté

que dans le même arbre une branche est malade et l'autre saine, mais il est encore possible que ce soit une maladie de la racine. Il est très regrettable de voir un grand nombre de nos cèdres détruits et le fait est d'autant plus déplorable que si les sujets atteints sont tant soit peu nombreux dans une haie vive, la haie est en réalité sans valeur. Je regrette que les hommes de la science n'ont pas pu encore découvrir la source du mal.

M. URIAH WILSON : Le ministre voudrait-il nous dire comment cet argent est réparti?

M. FISHER : Nous poursuivons toujours le même système, sans aucun changement radical.

M. URIAH WILSON : Combien de mains travaillent régulièrement à la ferme d'expérimentation d'Ottawa et combien coûte l'entretien de cette ferme?

M. FISHER : La ferme d'expérimentation d'Ottawa proprement dite entraîne chaque année une dépense de \$40,000 environ. Il y a en sus une dépense de \$14,000, mais c'est pour le paiement des directeurs ou bien la distribution des grains de semence ou autres fins générales. Les stations agronomiques auxiliaires entraînent les dépenses suivantes: à Nappan, un peu moins de \$10,000; à Brandon, un peu plus de \$10,500; à Indian-Head, un peu plus de \$8,000; à Agassiz, un peu plus de \$8,000. C'est-à-dire qu'aux cinq stations seules, nous dépensons \$75,000.

M. URIAH WILSON : Que faites-vous de la différence de la somme?

M. FISHER : Je le dirai à l'honorable député dans quelques instants.

M. STAPLES : A mon sens \$8,000 sont un montant proportionnellement restreint, si l'on compare l'importance des stations de l'Ouest avec celle d'Ottawa. Je crois savoir que celles-là rendent autant de services que la ferme centrale et je crois que nous devrions voter plus d'argent à leur entretien.

M. FISHER : L'honorable député ne sait peut-être pas que tout le travail d'administration est centralisé à Ottawa, par exemple la correspondance, la distribution des échantillons, les bureaux de l'entomologiste, du botaniste, du chimiste, des commissaires généraux. Ainsi, une personne au Manitoba désire faire analyser de la terre; il doit l'envoyer au laboratoire ici, car nous n'en avons pas aux fermes auxiliaires. Il est inutile de multiplier les outillages, car un seul laboratoire avec un chimiste et ses aides peut bien plus facilement faire l'ouvrage. Il en est de même pour l'entomologiste, le botaniste, l'agronome et l'horticulteur. La centralisation de certains travaux d'expérimentation, par exemple pour les bestiaux, donne des résultats plus satis-

M. FISHER.

faisants. Ainsi, le grand problème à résoudre au Canada au sujet du bétail est son régime d'alimentation pendant la saison d'hiver. Les expériences peuvent être faites aussi bien à chaque étable où le bétail est bien gardé, au Manitoba ou ailleurs, mais il peut également être bien fait à la ferme centrale, de sorte que je ne vois pas la nécessité de multiplier les installations en multipliant les dépenses, surtout quand je suis disposé à faire adopter plutôt une politique de retranchements et à centraliser les expériences au lieu de les répartir entre les fermes auxiliaires. Je suis sûr que le travail peut être aussi bien fait sinon mieux ici, que le public en retirera autant d'avantages et qu'en somme nous pourrions réaliser des économies.

M. ARMSTRONG : Dois-je conclure que les expériences sur le tabac et les fruits peuvent être faites ici avec plus de résultat que dans la région du Niagara et dans l'ouest d'Ontario?

M. FISHER : Je parle exclusivement du bétail.

M. ARMSTRONG : Le ministre se propose-t-il d'établir une de ces stations agronomiques dans la région de Niagara?

M. FISHER : J'ai déjà étudié cette question et je demande dans le budget supplémentaire une somme que je veux consacrer à augmenter le nombre des stations auxiliaires. Je crois que la nécessité de petites stations ici et là pour les fins d'expérimentation locale se fait sentir. Je crois que certaines expériences d'un caractère purement local sont nécessaires dans notre vaste pays, où les conditions varient selon les lieux, surtout en fait de culture du sol, mais quand il s'agit de l'élevage et de la nourriture du bétail, le problème étant partout le même, les expériences peuvent mieux se faire à la ferme centrale. Jusqu'ici elles se faisaient aux stations auxiliaires, mais j'ai cru que nous pourrions réduire les dépenses de cette source pour les appliquer à des expériences d'un autre genre et d'un caractère local. . . .

M. STAPLES : L'honorable ministre réduit davantage les dépenses des stations agronomiques de l'Ouest.

M. FISHER : Comment cela?

M. STAPLES : L'année dernière, la station de Brandon a coûté \$12,000; celle d'Indian-Head, \$11,000; d'Agassiz, \$7,500. Cette année, le ministre a dit que celle de Brandon coûterait \$10,000 et les autres, environ \$8,000.

M. FISHER : Les chiffres qui ont été donnés sont tirés des rapports annuels des stations agronomiques qui se rapportent non à l'exercice écoulé, mais à l'exercice précédent dont les dépenses de cette source ont été de \$100,000 comparées à \$110,000 pour

l'exercice écoulé. Je demande la même somme pour le prochain exercice et, de fait, on me dit qu'il s'est dépensé plus d'argent l'année dernière sur les stations auxiliaires que l'année auparavant.

M. STAPLES : Les chiffres que je donne sont tirés du hansard de la dernière session.

M. FISHER : M. Saunders me dit que dans le passé on ne portait pas au crédit des fermes auxiliaires les graines de semence qu'elles distribuaient, tandis qu'il le leur a été crédité l'année dernière. C'est ce qui fait la différence dans les montants. Nous recevons d'Indian-Head et de Brandon une grande quantité de grain pour la distribution. Ces items ne sont pas crédités dans les montants que l'honorable député a lus, car le nouveau système n'était pas encore en vigueur. En somme, nous n'avons rien changé au bilan des stations d'Indian-Head et de Brandon depuis bien des années.

M. STAPLES : Je conçois pourquoi il se dépense plus d'argent à la ferme agronomique centrale qu'aux stations auxiliaires et que le ministre demande \$52,000 pour elle. Il a dit que les conditions sont presque semblables à la ferme d'Ottawa et à celles de l'Ouest et qu'il entendait centraliser ici les travaux d'expérimentation relatives à l'élevage. Mais comme les conditions chez nous ne sont pas les mêmes sous le rapport de l'alimentation, je crois que les expériences de cette nature devraient se faire aux stations auxiliaires aussi bien qu'ici. Le sol de l'Ouest produit à peu près tout ce qui croît dans l'Est. Je parle en termes généraux. Mais nous ne récoltons pas de pois, le seul fourrage que nous ayons là-bas étant l'orge et l'avoine. Nous dépensons \$52,000 par année à la ferme centrale et seulement \$8,000 par année sur une station auxiliaire, ce que je considère hors de proportion, vu l'importance de l'industrie agricole dans l'Ouest.

M. FISHER : Dans nos expériences d'alimentation à Ottawa, nous employons les fourrages de toutes les parties du pays. Je désire aussi corriger les chiffres que j'ai donnés. Voici en chiffres ronds, la répartition des \$100,000 que représente ce crédit. Environ \$40,000 pour la station d'Ottawa, un peu moins de \$10,000 pour celle de Nappan, un peu plus de \$10,500 pour celle de Brandon, un peu plus de \$8,000 chacune pour celles d'Indian-Head et d'Agassiz, comprenant ce qui a été placé à leur crédit pour les distributions de graines, réduisant ainsi les déboursés réels pour les graines de distribution que nous avons reçues de ces stations. Ainsi, c'est \$77,500 que nous dépensons en chiffres ronds pour ces stations. Nous dépensons en sus \$8,000 pour la distribution des graines ; \$4,000 pour le bureau de l'entomologiste et du botaniste, \$5,000 pour le laboratoire de chimie, un peu plus de \$6,000 pour les gages, soit une somme de \$23,000,

qui, ajoutée à la somme de \$77,500 donne le total de \$100,000.

M. BLAIN : Je profite du moment de la présence du ministre et de ses principaux assistants pour appeler leur attention sur la mauvaise apparence de la station agronomique.

Je vois le ministre qui hoche la tête...

M. FISHER : Je suis tout surpris.

M. BLAIN : Je ne croyais pas surprendre le ministre si facilement, lui qui aurait, paraît-il, dans le comté de Brome, une ferme qu'on peut appeler modèle...

M. FISHER : Je ne l'appelle pas ainsi.

M. BLAIN : Le ministre devrait aller faire une promenade à la ferme d'expérimentation d'Ottawa quelque après-midi et nous dire ensuite s'il peut appeler cela une "ferme modèle". S'il se faisait accompagner par quelque cultivateur d'Ontario un peu avancé dans son art, je crois qu'il pourrait en recevoir de très utiles aperçus comme ministre. Si un cultivateur d'Ontario, tant soit peu intéressé dans les bâtiments de ferme, allait visiter la station agronomique centrale du Canada, je crois qu'il s'en détournerait en disant: "J'ai mieux que cela chez moi". Un cultivateur qui a du goût et qui aime à le déployer dans ses champs, comme beaucoup de cultivateurs d'Ontario, viendrait vite à la conviction, en voyant la ferme du ministre, à Ottawa, que la peinture est rare par ici ou que le Parlement est chiche. Je ne veux pas dire qu'il se croirait en présence d'un gouvernement économique, car, homme intelligent aussi bien qu'homme de goût, il s'apercevrait vite du contraire, en présence des sommes colossales que nous avons votées à la présente session. Un cultivateur qui s'y entend en fait de bestiaux et qui visiterait les étables de cette ferme, ne prendrait pas de temps à découvrir qu'il n'est pas sur une ferme modèle. S'il visitait la porcherie et la basse-cour, il dirait que plus d'un cultivateur d'Ontario a des porcheries bien mieux tenues que celles de la ferme du gouvernement. Il en est ainsi de cette ferme dans tous ses détails, à commencer par les clôtures, les haies et les arbres qui sont les premiers à s'offrir aux yeux des visiteurs. Je ne blâme pas ceux qui l'administrent, car je suis sûr que le ministre répond à toutes les critiques par la phrase accoutumée: "Nous n'avons pas d'argent".

M. FISHER : Non, je ne réponds jamais cela. Le Parlement m'a toujours traité généreusement.

M. BLAIN : J'aime à entendre le ministre faire cet aveu. Alors, lui seul est responsable.

M. FISHER : Oui.

M. BLAIN : J'ai entendu, au cours de la présente session et des sessions précédentes,

plusieurs agronomes éclairés de ce côté de la Chambre (la gauche) dire qu'ils étaient surpris, après avoir fait une visite à la station agronomique d'Ottawa, de voir qu'une institution comme celle-là, qui est placée sous l'administration d'un agronome distingué qui s'enorgueillit d'être cultivateur. . . .

M. FISHER : Je vous remercie.

M. BLAIN... soit laissée dans un tel état. Si c'est l'argent qui manque, je suis sûr que le Parlement votera n'importe quelle somme raisonnable pour améliorer son apparence. Il faut de toute nécessité que cette station soit un moyen d'éducation et un modèle à copier pour nos cultivateurs. J'aurais soulevé la discussion avant sur ce point, mais j'attendais que quelqu'un de plus autorisé que moi sur ces questions le fit. J'habite une circonscription agricole et je suis habitué à voir de belles fermes bien ordonnées dans tous leurs détails. Je regrette, quand j'y vais, de ne pas trouver la ferme du gouvernement ce qu'elle devrait être. Nous voulons que le ministre de l'Agriculture, dans ces temps de progrès et de perfectionnement, s'occupe de cette question et si c'est l'argent qui lui manque, qu'il le dise.

Les cultivateurs qui viennent de toutes les parties du pays devraient quitter Ottawa avec la conviction que nous avons une ferme modèle administrée par un cultivateur modèle; ils ne devraient pas partir emportant avec eux l'assurance que le pays ne reçoit pas les résultats attendus de cette institution. Le ministre devrait être capable d'acheter les instruments les plus perfectionnés et d'introduire les méthodes les plus récentes. Si quelque invention nouvelle se présente pour les écuries ou pour les étables, il devrait les acheter, quitte à mettre les autres de côté. Il est de la plus haute importance que les cultivateurs qui viennent en visite ici puissent partir remplis de notions nouvelles et convaincus que la station agronomique d'Ottawa est supérieure à toutes les autres fermes au Canada.

C'est une critique que je fais dans le meilleur esprit possible. J'espère que le ministre ne rétorquera pas que je ne connais rien à ces choses. Je ne prétends pas être connaisseur, mais j'en sais quelque chose; j'en sais assez pour me faire une opinion. Je sais que le ministre est très affairé depuis quelque temps; il est devenu le centre actif du cabinet, ce qui peut atténuer en quelque façon ses manquements dans son administration. Il semble maintenant que quand le Gouvernement est engagé dans quelque grave discussion, c'est l'honorable ministre de l'Agriculture (M. Fisher) qui est chargé de résumer et de clore le débat; c'est ce qui occupe probablement son temps. Mais puisqu'il tient à sa réputation de cultivateur modèle, j'espère qu'il fera une visite à la station agronomique centrale et qu'il fera redresser les clôtures, éclaircir les fourrés trop épais, qu'il lui

M. BLAIN.

donnera une apparence plus propre afin d'en faire en réalité comme dans l'esprit des visiteurs une véritable ferme modèle. Je ne veux pas faire une critique passionnée de cette question; je veux tout simplement proposer quelques améliorations. J'espère que le ministre acceptera mes conseils en bonne part et qu'il les mettra en pratique.

M. FISHER : J'accepte certainement en bonne part les conseils de l'honorable député (M. Blain), car je crois que son désir est d'améliorer la station centrale agronomique. J'avoue que je suis quelque peu surpris de sa critique. Il a parlé des abords de la ferme, des clôtures. Je ne vais pas aussi souvent que je l'aimerais à cette ferme—j'ai autre chose à faire, quoique je ne sois pas le ministre batailleur que dit l'honorable député—et je dois confesser franchement que je n'ai pas remarqué les défauts dont il parle. J'y suis allé il y a une couple de jours et je n'ai pas vu que les clôtures étaient délabrées. Nous avons une clôture neuve, cette année et je crois qu'elle est en bon état. C'est une haie-vive traversant et entourant la ferme; elle est très jolie et bien tenue, quoiqu'elle soit atteinte par les causes que j'ai mentionnées tout à l'heure et certains arbres semblent morts.

Je ne veux pas les arracher avant de savoir s'ils sont réellement morts. Je ne vois pas d'arbres qui nuisent aux autres ou à la vue sur la ferme. A ce temps-ci de l'année cependant, où le gazon pousse très rapidement, il se peut que nous ne puissions pas tondre les pelouses et les tailler chaque jour, vu que nous avons beaucoup d'autre ouvrage à faire et nous devons le faire le mieux que nous pouvons. Nous ne pouvons pas engager tout un personnel pendant une semaine qui n'aura rien à faire la semaine d'ensuite. La pépinière couvre 65 acres de terre et nous avons une escouade d'hommes qui taille l'herbe partout où elle peut nuire aux plantes. Ces ouvriers sont incapables de faire la tonte du gazon toutes les semaines dans la pépinière, mais nulle part reste-t-il longtemps négligé. Cette plantation contient 5,000 arbres et arbustes, et il n'y a pas d'escouades d'hommes assez nombreuses pour finir leur pied dégagé d'herbe.

M. FOWLER : Qui engage ces hommes ?

M. FISHER : Les directeurs. La plupart y sont engagés depuis quinze à vingt ans. Notre personnel d'ouvriers de ferme est très compétent. Je ne crois pas me tromper en disant que le contremaître, M. Fixter, obtient autant de rendement de ses employés qu'un cultivateur pourrait le faire. Je suppose que l'honorable député est arrivé à la ferme par le promenoir, dans un temps où l'alignement des pelouses n'était pas proprement découpé et il aurait remarqué ces irrégularités. Ce n'est pas la coutume. Le soin des bâtiments, des clôtures et des récoltes est une

tâche considérable et je crains que l'honorable député n'ait été un peu trop empressé de critiquer et de dire que la ferme est mal tenue.

L'honorable député a parlé des étables. J'avoue que les étables blessent ma vue depuis bien des années, mais le département des Travaux publics ne nous donne que \$10,000 par année pour répartir sur nos bâtiments. Nous sommes toujours à court pour nos améliorations. L'honorable député a aussi parlé de la peinture, et j'admets que certains bâtiments nécessitent une couche de peinture. Nous ne pouvons pas les peindre tous les ans; il faut les prendre à tour de rôle. Je crois que les couleurs de la grande grange n'ont pas été rafraîchies depuis quelques années. Je ne pense pas qu'il faille la reconstruire. J'essaie à deviser un plan pour refaire complètement l'intérieur de la grande étable, qui n'est plus appropriée et qui se trouve en l'état où elle était lors de sa construction il y a dix-sept ou dix-huit ans. Elle a été légèrement améliorée; j'y ai introduit le service de l'eau; chaque animal a son abreuvoir particulier qui se remplit automatiquement; cependant elle n'est pas encore moderne. L'honorable député a parlé de ma propre ferme comme d'une ferme exemplaire. Je puis dire que mes étables sont meilleures que celles-ci. Il y a longtemps qu'il me tarde d'améliorer celles de la ferme d'Ottawa. L'agronome, M. Grisdale, est occupé présentement à préparer un plan pour en remodeler l'intérieur. Nous avons décidé de reconstruire immédiatement une écurie, celle que nous avons étagée trop petite. Je ne crois pas qu'il soit absolument nécessaire de reconstruire complètement la grange, car nous pourrions en faire une avec l'écurie actuelle et la faire servir en même temps d'étable. Nous n'avons pas assez d'espace dans notre étable pour tous nos bestiaux. Depuis quatre ou cinq ans la ferme a plus que doublé son rendement, et nous ne pouvons pas garder assez de bestiaux pour consommer les récoltes à cause de l'exigüité des étables. C'est mon intention de remodeler les étables, y compris l'aile qu'occupent présentement les chevaux. Nous avons pensé qu'il valait mieux commencer par construire la nouvelle écurie, puis ensuite étendre l'étable jusque dans l'écurie actuelle et restaurer tout le bâtiment. J'espère que ces travaux seront complétés l'année prochaine.

Quant aux bestiaux. Je suis orgueilleux des bestiaux de la ferme d'Ottawa et j'aimerais voir les éleveurs d'Ontario, centre le plus avancé de tout le continent pour l'élevage, venir les visiter. L'honorable député secoue la tête. Je vais lui dire quelque chose qui l'intéressera. Nous avons quatre troupeaux: un d'ayreshires, un de guernseys, un de courtes-cornes et un de vaches canadiennes-françaises. Ils sont tous ensemble et nous avons essayé de nous assurer quelles races sont les plus profitables pour l'industrie laitière dans les

provinces d'Ontario et de Québec. Les courtes-cornes sont d'excellentes laitières. Je voulais savoir ce que nous pouvions faire avec elles au Canada. L'honorable député sait sans doute qu'elles descendent d'une ancienne souche laitière et qu'elles sont la source de l'industrie laitière d'aujourd'hui en Angleterre. Où que vous portiez vos pas en Angleterre, de nos jours, les troupeaux de vaches sont, règle générale, des courtes-cornes. Dans la province d'Ontario et dans tout le pays, elles sont considérées tout bonnement comme bœuf à boucherie. J'ai tenté l'expérience avec elles pour la laiterie et les résultats ont été très satisfaisants.

M. FOWLER: N'y a-t-il pas deux types de courtes-cornes, le type laitier et le type à viande?

M. FISHER: J'allais le dire. Je crois que neuf éleveurs sur dix au Canada s'appliquent à l'élevage de la race des courtes-cornes à viande.

M. COCHRANE: Parce qu'ils rapportent plus de profit.

M. FISHER: Ils sont répandus un peu partout.

M. COCHRANE: Dans le comté que j'ai l'honneur de représenter, les croisés de courtes-cornes sont les meilleures vaches laitières et leur lait est le plus prisé à la fromagerie.

M. FISHER: Il y a d'excellentes courtes-cornes répandues ici et là au Canada. Mais si vous lisez les journaux agricoles, si vous regardez les listes des gagnants aux foires, vous trouverez que les courtes-cornes à viandes sont le type qui remporte les prix.

M. COCHRANE: Nulle personne qui a des laitières de cette race serait assez insensée pour les mettre en concurrence avec les courtes-cornes de race à viande.

M. FOWLER: C'est la faute des juges, qui ne considèrent que la taille du sujet plutôt que ses qualités laitières.

M. ARMSTRONG: Le ministre pourrait-il expliquer comment il se fait que malgré les merveilles qu'il a opérées à la ferme d'Ottawa depuis dix ans, le rendement par vache par année est de 3,000 livres de lait seulement, tandis qu'il est de 6,000 livres au Danemark. Si le ministre obtient des résultats marqués de ce côté, il devrait en instruire les cultivateurs. Assistez au comité de l'agriculture et interrogez le représentant du ministre sur les meilleures races à acheter pour l'industrie laitière et il se taira aussitôt osant à peine vous dire qu'il n'est pas sage d'adopter aucune race spéciale.

M. STOCKTON: J'ai été surpris, un de ces matins, étant allé en voiture à la ferme d'Ottawa en compagnie d'un ami, cultivateur du Manitoba, de voir beaucoup de moutarde à graine. Je crois savoir qu'il se fait

une distribution de graines de semence dans tout le pays et je crains qu'il ne s'y trouve des germes de cette peste.

Les étables ne m'ont pas paru être l'espace de bâtiment qu'on s'attend à voir sur une ferme du Gouvernement. Leur apparence jure. Je ne crois pas qu'on ait beaucoup dépensé de peinture non plus depuis dix ans sur ces bâtiments. En entrant dans la cour, croyant la trouver propre, nous y avons trouvé beaucoup de fumier répandu partout : l'intérieur n'est pas aussi propre qu'il devrait l'être. Je n'ai pas vu les bestiaux, excepté ceux qui étaient à la mangeoire et avec lesquels vous faites des expériences; j'admets qu'ils accusent un progrès marqué depuis que je les ai vus la dernière fois. Je ne puis en dire autant des porcs, qui me paraissent de race inférieure. En somme, je ne crois pas que la ferme est le modèle qu'elle devrait être. J'espère que le ministre verra à faire construire de meilleurs bâtiments, d'apparence plus acceptable, mieux aménagés, mieux agencés, afin que quand nos amis viendront nous visiter, ils retourneront chez eux avec de nouvelles notions. Je n'y ai rien vu de nouveau moi-même. Mais surtout faites disparaître la moutarde, au risque de perdre l'alternance des cultures, mais de toute nécessité détruisez la moutarde.

M. FISHER : J'admets qu'il ne devrait pas y avoir un seul pied de moutarde à maturité sur la ferme, et je ne crois pas qu'il y en ait. Il se peut qu'un bouquet surgisse ici et là et montre sa fleur jaune, mais la fleur est aussitôt arrachée et la plante ne monte pas à graine. C'est un de ces détails que le contremaître et son équipe sont chargés tout spécialement de surveiller.

M. FOWLER : Comment a-t-elle pu s'y introduire

M. FISHER : Toute la campagne avoisinante en est infestée.

M. COCHRANE : Le vent ne peut en souffler la graine d'une ferme à l'autre.

M. FISHER : Mais il en pousse beaucoup et elle est difficile à combattre. Elle a encore sa vitalité même après avoir séjourné sous terre pendant bien des années. A la vérité, la seule manière de s'en débarrasser effectivement est par le sarclage à la main. Nul doute qu'il y avait encore de la graine dans la terre quand le gouvernement a acheté ces 200 acres. L'honorable député a dit que nos porcs sont de très mauvaise race. Je nie cette assertion. L'honorable député de Peel (M. Blain) a dit que la porcherie était en mauvais état. Nos étables à porcs ont été reconnues, depuis plusieurs années, par des experts, comme les plus perfectionnées qu'il y ait pour l'élevage du porc à bacon. Je sais que la soue ne peut pas être aussi propre

M. STOCKTON.

qu'un salon, mais nous la tenons de façon à pouvoir enlever les cloisons selon les besoins de l'élevage. Nous ne pouvons tenir ces porcheries aussi propres et soignées que si les cloisons étaient fixes. Il est essentiel dans l'élevage des porcs de pouvoir changer à volonté la disposition des compartiments pour permettre aux troupeaux de changer de terrain de temps à autre. Nous avons aussi des pâturages pour les porcs. C'est un détail très important de l'élevage du porc à bacon et que les éleveurs devraient connaître pour apprendre comme le bacon ne coûte pas cher de revient. Pour cela, il faut tenir les porcs en pacage.

Quant à la qualité, nous recevons beaucoup de demandes pour des jeunes porcs destinés à la reproduction. Ces demandes viennent des principaux éleveurs du pays.

M. STAPLES : Je ne doute pas qu'ils s'adressent à vous, mais ils doivent être désappointés.

M. FISHER : Non ; ils reviennent et en demandent d'autres de la même race. Ceux que nous avons sont les meilleurs pour la production du bacon. Nous ne cherchons pas à garder de beaux gros porcs très gras ; nous nous occupons plutôt du porc à bacon, qui n'est pas un bel animal, et qui ne flatte pas les goûts esthétiques de mon honorable ami.

M. STAPLES : Vous feriez mieux de diminuer le nombre des dos ronds et des dos creux.

M. FISHER : S'il y en a...

M. STAPLES : Je les ai vus.

M. FISHER : Nous les envoyons à la boucherie aussi vite que possible. Nous procédons, autant que possible, comme le ferait un cultivateur ordinaire, et pour cela nous ne devons pas avoir deux cours et deux classes de chaque chose.

M. STAPLES : Vous devriez avoir un coin réservé, à l'arrière, qu'on appellerait l'hôpital.

M. FISHER : L'honorable député se plaint de ce que les étables ne sont pas peinturées à l'intérieur. Nous préférons les blanchir à la chaux, au moins une fois par année.

M. STAPLES : C'est ce que je voulais dire.

M. FISHER : Le meilleur temps pour cela, c'est durant l'été, et les jours de pluie, les hommes s'occupent au blanchissage.

M. SPROULE : Ils auraient fort à faire, s'ils entreprenaient de blanchir le Gouvernement.

M. FISHER : Peut-être. Nous avons un personnel nombreux, et le moyen le plus économique est de faire faire ce blanchissage par nos employés, quand ils ne peuvent pas travailler dehors.

M. COCHRANE : Quelles races de porcs considérez-vous les meilleures ?

M. FISHER : Pour le bacon, ce sont les yorksires, les tamworths et une certaine classe de berkshires.

M. A. CLEMENTS : A titre de cultivateur, j'aurais une remarque à faire. L'an dernier, j'ai acheté quelques porcs de la ferme d'expérimentation ; je m'en suis rapporté entièrement aux fonctionnaires en leur disant de m'envoyer les meilleurs porcs à bacon qu'ils avaient. On me conseilla de prendre des tamworths et des berkshires. Je n'ai pas encore eu le temps de faire des expériences complètes, mais, dans ma région, ceux qui s'y entendent en porcs se moquent de mon acquisition, et je ne crois pas que j'en achète de nouveaux cette année.

J'espère que la leçon que le ministre a reçue cet après-midi portera ses fruits. Mardi dernier, j'ai eu le plaisir de visiter une ferme dans les environs d'Ottawa, et elle est beaucoup mieux tenue que celle du gouvernement, et il y a dans mon comté beaucoup de cultivateurs dont les bâtiments valent dix fois ceux du ministre.

Nous dépensons beaucoup d'argent pour cette ferme, et elle devrait être convenablement tenue.

Quant à la distribution des échantillons de graines de semence, je ferai observer qu'on obtiendrait de bien meilleurs résultats, si on les distribuait par plus gros paquets.

M. FISHER : Nous avons essayé le système d'envoyer de plus gros paquets aux uns et de plus petits aux autres, mais cela causait des mécontentements. Nous avons songé à distribuer plus d'échantillons à ceux qui nous envoyaient des rapports, mais le système n'a pas bien fonctionné.

M. CLEMENTS : Je parle par expérience. Je me suis procuré un certain nombre d'échantillons d'ici et de la ferme d'Ontario, et je les ai envoyés à mon fermier, qui est un cultivateur capable et très soigneux. Mais les échantillons étaient si petits que nous n'en avons retiré aucun profit.

M. FISHER : Chaque paquet contient de quoi ensemercer un vingtième d'acre. Nous avons distribué, cette année, 43,000 paquets d'échantillons ; on voit la quantité de grain qu'il faudrait si nous augmentions le volume des paquets.

M. CLEMENTS : Je crois que si on augmentait le volume et si on diminuait de moitié le nombre des échantillons, on obtiendrait de meilleurs résultats.

M. Wm JACKSON : Quelle est la superficie de la ferme ?

M. FISHER : 465 acres dont 200 acres ont été réservés pour les travaux de la ferme.

M. Wm JACKSON : Quelle étendue est consacrée à chaque culture ?

M. FISHER : Il me faudrait voir le rapport pour répondre à cette question.

M. Wm JACKSON : Ne pouvez-vous pas le dire à peu près. Combien d'acres avez-vous en maïs ?

M. FISHER : Environ 38.

M. Wm JACKSON : Vous faites aussi de l'élevage et je vois que vous achetez des animaux, à part ceux que vous élevez sur la ferme.

M. FISHER : Nous en achetons à l'autonne pour les engraisser.

M. Wm JACKSON : Ces achats se font bien drôlement. Je désirerais avoir des explications concernant l'achat d'un lot d'animaux de M. W. A. Johnstone, d'Arnprior, dont il est question à la page D-23 du rapport de l'auditeur général.

M. FISHER : L'item dit : W. J. JOHNSON, Arnprior, taureaux, 26,300 livres, \$1,157.90, 5 à \$50, 1 à \$45, 3 à 32. Ce sont de jeunes bœufs que nous avons achetés l'automne dernier pour les engraisser.

M. Wm JACKSON : Qui achète ces animaux ?

M. FISHER : M. Grisdale, l'agronome de la ferme.

M. JACKSON : Prenons la première partie de l'item : 26.300 livres de quoi ?

M. FISHER : D'animaux sur pieds, je suppose.

M. JACKSON : Que le ministre fasse le calcul, et qu'il nous dise, dans ce cas, combien il a payé la livre.

M. FISHER : Mon honorable ami peut voir que neuf ont été achetés à tant par tête et les autres à la livre.

M. JACKSON : C'est ce que je veux savoir ; combien avez-vous payé la livre ?

M. FISHER : Le compte préparé à la ferme et envoyé à l'auditeur général contenait ce détail, mais il n'est pas donné ici. Sans recourir aux livres de la ferme, je ne puis pas dire combien on a payé la livre.

M. JACKSON : Ce que je trouve étrange, c'est que c'est le seul item qui soit entré de cette façon, et il faudrait des calculs à n'en plus finir pour savoir ce qui en est. Je suis certain que le prix n'a pas été convenu avant que ces animaux fussent pesés.

M. FISHER : Mon honorable ami voit qu'il y en a eu neuf achetés à tant par tête, et ils ont coûté \$391. Si on déduit cette somme de \$1,157.90, il reste \$766.90 et c'est ce que les autres ont coûté. Sans connaître le poids des neuf qui ont été achetés à tant par tête, je ne puis pas dire, ce que les autres ont été payés, la livre. Mais je sais que M. Grisdale qui fait ces achats, paie toujours le plus bas prix possible. Il est

évident qu'il en a acheté un certain nombre à tant par tête et un certain nombre à tant la livre. Les uns n'étaient peut-être pas aussi beaux que les autres, je n'en sais rien. Je regrette que l'auditeur général ait omis ce détail que demande l'honorable député, mais je le lui procurerai.

M. JACKSON : C'est une des nombreuses erreurs qu'on relève dans le rapport de l'auditeur général. Vous dites que ces animaux ont été achetés à l'automne. J'aimerais à savoir quelle sorte d'animaux c'était. Des bœufs de deux ans, ou quoi? Je trouve les prix exorbitants. C'est ce que je veux établir et pour cela, il me faudrait savoir quelle sorte d'animaux vous avez achetée.

M. FISHER : On m'informe qu'il y en avait de deux ans et de trois ans.

M. JACKSON : Des animaux de trois ans ne sont pas du tout ce qu'il faut pour engraisser. Ils n'ont pas la même valeur que ceux de deux ans. Je voudrais savoir pourquoi le prix par livre a été omis, ici, quand il est donné partout ailleurs. Ou M. Grisdale a-t-il acheté ces animaux à la livre, ou il les a achetés autrement. S'il les a achetés à la livre, pourquoi ne pas donner le prix, au lieu de chercher à dérouter ceux qui examinent ces rapports?

M. FISHER : Je me procurerai ce renseignement et je le communiquerai à l'honorable député.

M. JACKSON : Je le sais, à présent. Le prix est entre 4 cents et 4 cents 5-10.

M. FISHER : Comment l'honorable député le sait-il?

M. JACKSON : J'ai fait le calcul.

M. FISHER : Mon honorable ami oublie que neuf de ces animaux n'ont pas été achetés à la livre.

M. JACKSON : Si les autres ont été achetés à la livre, il faudrait dire le prix de la livre.

M. FISHER : Je suis aussi de cet avis, et on me dit que ce prix a été envoyé à l'auditeur général. Je ne sais pas pourquoi il a été omis dans le rapport.

M. JACKSON : Fait-on un inventaire des animaux à une certaine époque de l'année?

M. FISHER : Oui, tous les ans. Il est donné à la fin du rapport de la ferme.

M. JACKSON : Vous avez vendu des animaux dans le cours de l'année. Vous en aurez vendu 17 à 5 cents $\frac{1}{2}$ la livre, et 19 à 6 cents. Ces animaux vendus à 6 cents avaient-ils été élevés sur la ferme ou achetés?

M. FISHER : Je crois qu'il avaient été achetés.

M. JACKSON : Etaient-ils de qualité supérieure?

M. FISHER.

M. FISHER : Je ne sais pas au juste de quels animaux il s'agit.

M. JACKSON : Ressemblaient-ils le moins aux neuf ou dix jeunes bœufs que vous aviez sur la ferme au printemps?

M. FISHER : Nous achetons un lot d'animaux pour faire des expériences. Les uns sont nourris d'une façon et les autres de l'autre. Nous les revendons ensuite généralement en bloc. Les différents systèmes d'alimentation ne donnent pas tous les mêmes résultats, et nous ne pouvons pas dire au juste quels sont ceux qui ont été vendus à ces différents prix.

M. JACKSON : Lors de ma dernière visite, on m'a fait voir un troupeau de bœufs roux qui devaient être vendus peu de temps après. Le ministre peut-il dire quel prix ils ont rapporté?

M. FISHER : 5 cents la livre; ils ont été vendus pour le marché de Pâques.

M. JACKSON : L'honorable ministre ne paraît pas s'intéresser beaucoup à ce qui se dit ici. L'honorable député d'Hamilton (M. Zimmerman) a raconté qu'il n'est pas rare de voir cette classe d'animaux se vendre beaucoup plus que 5 cents la livre. Voici ses propres paroles :

L'honorable ministre dit que 10 cents la livre est un prix de beaucoup trop élevé pour cette partie du pays. Je sais que l'hôtel King-Edward à Toronto paie 15 cents la livre pour des bœufs sur pied.

M. FISHER : J'aimerais à savoir quels profits font les intermédiaires.

M. JACKSON : Je crois que l'honorable député (M. Zimmerman) a forcé la note.

Je vois, à la page D—26 du rapport de l'auditeur général, que vous avez acheté \$6,379.36 de fourrage pour engraisser des animaux à titre d'expérience. Vous en avez vendu pour une somme de \$3,845.33. J'admets que ce n'est pas tout ce que vous avez vendu. Mais, outre ceux que vous aviez sur la ferme, vous en avez acheté pour \$3,115.43, et vous en avez vendu pour \$3,845, et de plus, vous avez acheté pour près de \$7,000 de fourrage, après avoir déclaré, il y a un instant, que vous avez du fourrage à n'en savoir que faire sur la ferme. Un cultivateur pratique ne pourrait guère suivre cet exemple, s'il n'a pas à sa disposition une caisse aussi bien remplie que celle du Trésor public. Les expériences de l'honorable ministre en matière d'élevage ne valent pas grand'chose. Les expérimentateurs partagent le troupeau par groupes de quatre et donnent à chaque groupe une alimentation différente, et on recommande ensuite comme la meilleure l'alimentation qui a donné les meilleurs résultats. Si tout le troupeau avait reçu la même alimentation, on aurait constaté les mêmes différences entre les individus, à la fin de la saison; c'est ce que diront tous les cultivateurs pratiques.

A la page D—23, je vois un achat de maïs des frères Graham. Il me semble que le ministre a dit que l'an dernier on avait ensencé 48 acres en maïs. Combien mettez-vous de grains de semence à l'acre?

M. FISHER : Environ un demi-boisseau, je crois.

M. JACKSON : C'est à peu près la quantité qu'il faut. Je vois dans les comptes qu'on a acheté 141 boisseaux de maïs des frères Graham, à raison de \$1.75 le boisseau. Supposons que 20 boisseaux aient servi aux semences, le reste a été donné aux animaux. C'est-à-dire qu'on a servi aux animaux du maïs de \$1.75, ou 2 cents $\frac{1}{2}$ la livre tandis qu'on aurait pu en acheter à 50 cents le boisseau.

M. FISHER : Je ferai observer qu'une grande quantité de ce maïs a été distribuée par tout le pays à titre d'échantillons. Nous ne récoltons pas de maïs pour les semences sur la ferme. Il est assez difficile de faire parvenir à maturité les variétés de maïs que les cultivateurs désirent avoir. Nous ne faisons pas ce genre de culture. L'an dernier nous avons distribué 1,479 échantillons de graines de maïs. Une grande partie du maïs dont parle l'honorable député a été employée ainsi. Il nous fallait acheter du grain de très belle qualité, puisqu'il devait être distribué comme grain de semence, et nous avons dû le payer plus cher que du maïs ordinaire.

M. JACKSON : Combien de boisseaux ont été ainsi distribués ?

M. FISHER : Ces 1,479 échantillons étaient de 3 livres chacun, soit environ 80 boisseaux.

M. JACKSON : J'ai certaines remarques à faire concernant l'administration de ces fermes de l'Etat en général. A la ferme centrale d'Ottawa, il y a un certain nombre de fonctionnaires et de journaliers. Il y a un contremaître à \$1,200 par année. Consacre-t-il tout son temps à ses fonctions ?

M. FISHER : Entièrement. C'est le contremaître des travaux et il surveille aussi le département de l'apiculture ; il reçoit une faible gratification pour cela.

M. JACKSON : Y a-t-il plus d'un M. Fixter sur la ferme ?

M. FISHER : Oui, il y en a deux—les deux frères. Celui dont parle l'honorable député est M. John Fixter.

M. JACKSON : Je vois qu'on a payé \$35.90, pour frais de voyage, à cet employé.

M. FISHER : Il est quelque fois obligé d'assister à des réunions, au dehors.

M. JACKSON : Il y a aussi une somme de \$19,763.64 "pour des journaliers, etc." Cet etc. semble absorber une forte partie de la somme. Pour les travaux réellement faits

sur la ferme, il y a une somme de \$8,586.08, ce qui laisse \$11,000 environ pour d'autres travaux. Comment le ministre peut-il expliquer cela, à un cultivateur ordinaire ? Sans doute qu'on ne peut pas réaliser de bénéfices avec cette ferme, et nous ne le demandons pas. Mais quand les travaux de la ferme proprement dits coûtent moins de \$9,000, devrait-on dépenser \$11,000 pour l'entretien des pelouses et des haies ? Depuis, cette somme de \$9,000 est toute consacrée à l'exploitation d'une ferme de 200 acres. En toute sincérité, le ministre croit-il qu'un cultivateur ordinaire pourrait agir de la sorte ?

M. FISHER : Mon honorable ami me permettra de lui faire observer que cela comprend l'exploitation des 465 acres qui font partie de la ferme.

M. JACKSON : Si vous le prenez de cette manière, il vous faut aussi prendre tout le crédit de \$20,000, de sorte que votre situation n'est pas meilleure. La somme dont je parle sert à l'entretien des pelouses, des haies et autres travaux de cette nature, ce qui laisse environ \$9,000 pour les travaux de la ferme proprement dits. Ce contre-maître vit-il sur la ferme ?

M. FISHER : Personne ne vit sur la ferme, à moins de payer pour ce qu'il consomme.

M. JACKSON : Le ministre ne pense-t-il pas que cette somme pour de la main-d'œuvre sur la ferme est exagérée ? J'aimerais aussi à avoir des explications concernant ces spécialistes ou ces professeurs, comme il vous plaira de les appeler. Quelles instructions reçoivent-ils du département ? Ils touchent de jolis appointements et je n'y ai pas d'objection, mais je tiens à savoir quelles sont les instructions qu'ils reçoivent du ministre. Je veux parler de ces conférenciers qui assistent à nos conventions.

M. FISHER : Je suppose que l'honorable député veut parler de MM. Saunders, Fletcher, Grisdale, Macoun, Shutt et Charles Saunders. M. Saunders m'expose un projet d'ensemble et nous le discutons. S'il veut introduire quelques changements, je les étudie et je dois avouer que je les accepte, généralement, car j'ai une grande confiance en lui. Quand un plan d'ensemble est arrêté, M. Saunders donne des instructions aux différents fonctionnaires, car c'est lui qui a la direction générale. Il dirige la ferme depuis sa fondation; c'est lui qui a tout organisé—je pourrais dire, tout créé—et je sais que son administration a donné satisfaction au public.

M. JACKSON : Et quant à votre acheteur de bestiaux, M. Grisdale, quelles sont ses autres fonctions ?

M. FISHER : C'est l'agronome de la ferme. C'est lui qui voit aux moissons, à l'entretien du sol et à celui des animaux.

Il voyage aussi beaucoup, pour faire des conférences aux conventions agricoles. C'est lui qui prépare le rapport agronomique de la ferme.

M. JACKSON : D'après ce que vient de dire le ministre, je dois supposer que ce que dit M. Grisdale devant un comité est basé sur des faits. Il ne voudrait rien affirmer à la légère ?

M. FISHER : Je ne le crois pas.

M. JACKSON : Avez-vous déjà constaté qu'il s'est écarté de cette règle ?

M. FISHER : Non.

M. JACKSON : Alors, voici qui pourra éclairer le ministre. M. Grisdale, devant le comité de l'Agriculture, a dit :

Je tiens à déclarer, dès maintenant, que j'ai peut-être été trop affirmatif en parlant de la farine de maïs et de la farine d'épis de maïs sans les graines. Nous n'avons pas fait d'expériences complètes. L'affirmation que j'ai faite était tirée de l'ouvrage de Henry intitulé "Feeds and Feeding". Il est considéré comme une autorité en la matière, et il s'est livré à de nombreuses expériences, concernant cette question.

Voici un homme qui discute pendant deux jours certaines questions devant le comité et quand il se sent serré de près il est obligé d'avouer que tout ce qu'il en sait, c'est ce qu'il a lu dans les livres. Ne vaudrait-il pas mieux congédier ce fonctionnaire, économiser son traitement et faire parvenir ces renseignements directement aux cultivateurs ? C'est un échantillon de ces conférenciers qui viennent nous parler d'agriculture. Je m'y connais un peu en agriculture et je dis que dans tout ce qu'on vient nous raconter au comité, il y a peut-être du bon, mais qu'il y en a aussi une bonne partie qui ne vaut pas cher. Il fut proposé au comité de retrancher toute cette partie du rapport, et je regrette qu'on ne l'ait pas fait. J'ai honte quand je songe que ce rapport sera lu dans mon comté. On m'en a déjà fait la remarque une douzaine de fois, et je n'ose pas l'envoyer à mes électeurs.

M. FISHER : Je ne me rappelle pas la circonstance dont parle l'honorable député, mais dans ce qu'il vient de lire, je ne vois rien à reprocher à M. Grisdale. Je suppose qu'une question avait été posée à M. Grisdale et qu'il y a répondu au meilleur de sa connaissance. Mais il prit soin d'ajouter que ce qu'il en savait n'était pas le résultat de ses expériences personnelles, à la ferme. Il est vrai que nous ne pouvons pas conduire des expériences sur tout. Mais quand M. Grisdale est interrogé, je l'approuve de dire ce qu'il sait, même si cette connaissance lui vient d'expériences faites ailleurs. Il avait peut-être oublié de dire que ces expériences n'avaient pas été faites ici, et plus tard il a réparé cette omission.

M. W. JACKSON : Ce rapport aurait été répandu à profusion dans le pays, si cer-

M. FISHER.

tains membres du comité n'avaient pas eu assez de connaissances pour en signaler les erreurs. L'honorable ministre se rend ridicule en cherchant à excuser ce fonctionnaire. On demande à ce dernier si 100 livres de maïs, grains et farine d'épis de maïs sans les grains, valent 100 lbs. de maïs moulu. Il dit oui et cherche à le prouver. Le lendemain, quand on lui pose la même question, il affirme de nouveau, et quand il se sent serré de près, il tâche de s'en tirer comme je viens de le dire.

Je ne suis pas de l'avis du ministre, qui trouve son fonctionnaire excusable d'avoir agi ainsi. Ce rapport est destiné aux cultivateurs et est censé leur être utile. Mais s'il avait été distribué sans les corrections, il les aurait induits en erreur ou les cultivateurs intelligents n'en auraient tenu aucun compte.

Passons maintenant aux porcs. Le ministre nous a parlé avec assurance des gens qui viennent de partout pour acheter ses petits cochons. Comment corroborer ce que vient de dire l'honorable député du Manitoba. J'ajouterai que j'ai vu dix ou douze truies avec des portées de petits, et pas une seule de ces portées n'eût été digne d'une ferme ordinaire. Je vois ici qu'on en a vendu deux couples à \$12.25 ; 2 à \$7 ; 1 à \$12 ; 1 à \$10 ; 3 à \$8 ; 1 à \$7 ; 4 à \$6.50 ; 3 à \$5 ; 2 à \$6 ; 1 à \$4, et 1 à \$2.50. Ensuite il y a d'autres chiffres tellement embrouillés qu'on n'y comprend rien. Je cite la page D-88 du rapport de l'auditeur général. Le ministre dit qu'on vient de partout acheter ces porcs pour la reproduction. Je ne crois pas qu'on en ait vendu trois douzaines l'an dernier, pour la reproduction. Quiconque s'y entend en élevage et qui entend parler de \$2 ou \$3 pour un porc de race pure, pour la reproduction, ne peut s'empêcher de rire. Les chiffres sont tellement disposés qu'il est impossible de dire combien on en a vendu. Toute la vente a rapporté \$508.37. Je signale maintenant la page 89 au ministre et je lui demande ce qu'il comprend par la deuxième ligne.

M. FISHER : 4 à \$2.50. C'est évidemment une faute d'impression, mais je suppose qu'il faut lire 4 porcs vendus à \$2.50.

M. JACKSON : Est-il raisonnable de vendre des cochons de race \$2.50 et de les inclure parmi d'autres articles ?

M. FISHER : La manière dont ces comptes sont groupés dans le rapport ne nous regarde pas. Nous n'avons rien à faire avec la préparation du rapport de l'auditeur général. Nous envoyons nos comptes à ce dernier et il les dispose comme il l'entend, et quelquefois il en groupe plusieurs ensemble.

M. JACKSON : Des fois il les groupe et d'autres fois il les donne séparément. Vous avez vendu pour \$420 de bestiaux. Vous avez dit il y a un instant qu'il y avait pro-

bablement là tout un troupeau. L'an dernier avez-vous envoyé quelques-uns de vos animaux de race sur les autres fermes ?

M. FISHER : Je crois que oui.

M. JACKSON : L'honorable ministre parle de la belle qualité des animaux de la ferme. Or le taureau qui a rapporté le plus haut prix a été vendu \$100. De simples cultivateurs comme nous auraient cru qu'un taureau de race venant d'une institution comme celle-là, aurait rapporté un prix de beaucoup plus élevé, à moins d'être de qualité très inférieure. Il y a probablement eu du grappillage quelque part.

M. FISHER : Je proteste contre cette insinuation de l'honorable député, à moins qu'il n'ait des preuves à donner. Je veux bien admettre la critique, mais je ne puis permettre qu'on accuse mes fonctionnaires de malhonnêteté, si l'honorable député n'a pas de preuve à fournir.

M. JACKSON : Ma seule preuve c'est la déclaration du ministre qui vante la belle qualité de ses porcs et de ses bestiaux ; mais quand on voit les prix qu'il en obtient, il est impossible de ne pas soupçonner quelque chose de louche. Ou le ministre a tort de dire que ses animaux sont de belle race, ou ceux qui sont chargés de les vendre sont malhonnêtes.

M. A. MARTIN : Au commencement de la session, le ministre, en réponse à une de mes questions, a déclaré qu'il se proposait d'augmenter le nombre des stations agronomiques dans les différentes parties du pays, pour faire des expériences sur la culture des fruits, pour analyser les grains de semence, etc.

Je lui signalerai la situation particulière de ma province. Le sol et le climat sont bien différents de ceux des autres provinces. Le mode de culture n'est pas le même non plus, de sorte que des expériences qui peuvent donner d'excellents résultats dans l'Ontario et ailleurs n'ont aucune valeur dans l'île du Prince-Edouard. Comme c'est une province surtout agricole, l'installation d'une station agronomique n'entraînerait pas de grandes dépenses. Le gouvernement provincial possède déjà une ferme d'élevage qu'il s'empresserait sans doute de remettre au gouvernement fédéral. Un grand nombre de conventions agricoles dans la province ont demandé l'installation d'une station agronomique, et il prétend que nous y avons droit. Nous n'en avons qu'une pour les trois Provinces maritimes, à Nappan, et elle n'est d'aucune utilité pour l'île du Prince-Edouard, dont le sol et le climat sont différents.

M. FISHER : J'espère établir de nouvelles stations, mais sur une plus petite échelle que celles qui existent déjà. On m'en demande dans plusieurs parties du pays, et à mon tour je demande un crédit

à cet effet. Je ne pourrai pas en mettre partout où il pourrait y en avoir, mais l'île du Prince-Edouard sera certainement une des premières servies.

M. ARMSTRONG : Quand conviendra-t-il au ministre que je fasse certaines remarques générales concernant son département ? Je ne vois rien dans le budget qui se rapporte spécialement à la question que je désire traiter.

M. FISHER : D'après la nature de certaines questions posées par l'honorable député, je présume qu'il entend traiter la question de l'industrie laitière et l'exportation et l'inspection des produits laitiers. Il aura une occasion propice à l'article 47. Dans le moment il s'agit des fermes d'expériences et des stations agronomiques.

M. BARR : J'appelle l'attention sur les plaintes que provoquent les excursions organisées pour venir visiter la ferme d'Ottawa. J'ai rencontré plusieurs de ces excursions cet été et l'été dernier, et j'ai constaté qu'en règle générale, ceux qui y prennent part ne sont pas satisfaits de leur visite et de la manière dont ils sont traités. Les employés ne leur témoignent aucun égard et ne se dérangeant pas pour leur faire voir la ferme. Le repas qui est servi fait perdre trop de temps à ceux qui n'ont que quelques heures à leur disposition. Quand un homme est affamé, on peut être certain qu'il s'en ira mécontent. Le pays est assez riche pour offrir un lunch à ces visiteurs. Il n'y a qu'à comparer la réception que les cultivateurs reçoivent ici avec celle qu'on leur fait à Guelph. J'ai visité plusieurs fois cette dernière ferme et le Collège agricole, et je puis établir une comparaison entre les deux. A Guelph, tous les visiteurs sont nourris. On ne leur donne pas un banquet avec du vin, mais un bon repas. On reçoit les visiteurs dans une grande salle, où 1,000 ou 1,500 personnes peuvent être servies en même temps. Certains jours, deux ou trois excursions arrivent en même temps, et tout le monde est servi. Les différentes sociétés agricoles se font inscrire d'avance et fixent une date pour aller visiter la ferme. Il y a toujours quelqu'un pour les recevoir. On commence par leur faire prendre un bon repas, aux frais de la province.

M. W. J. ROCHE : Leur donne-t-on quelque chose après ?

M. BARR : Je vous le dirai, dans un instant. Quand les visiteurs sortent de cette salle, des employés leur font visiter le département de l'industrie laitière, la ferme et tous les autres départements. Ils les conduisent partout et leur donnent toutes les explications nécessaires. Les excursionnistes s'en vont satisfaits, contents de leur journée et pleins de reconnaissance pour cette institution.

Ce n'est pas du tout ce qui a lieu à Ottawa. A Guelph on a fait de grandes améliorations cette année, et la province a raison d'être fière de cette institution. Le gouvernement actuel a plus fait en un an que le gouvernement précédent en vingt-sept ans.

L'honorable ministre devrait envoyer quelques-uns de ses fonctionnaires à Guelph ou y aller lui-même, pour voir comment les choses se passent. S'il passait une semaine sur cette ferme, à son retour il introduirait une foule d'améliorations qui feraient de notre ferme centrale une institution digne du Canada, ce qui n'est pas actuellement.

Nous avons une des plus belles fermes de cette partie du pays et bien que nous n'en attendions pas de profit, la partie exclusivement agricole devrait subvenir à ses dépenses. Nous avons dépensé de fortes sommes pour ces bâtiments qui ne sont pas peints, il est vrai, et nous devrions avoir une institution absolument moderne et digne du pays.

M. FISHER : Quand l'honorable député est-il allé à Guelph la dernière fois ?

M. BARR : L'automne dernier et cet été aussi.

M. FISHER : J'y suis allé le printemps dernier.

M. BARR : Je suis certain que vous avez constaté de grands changements en une seule année. Quand vous y retournerez vous en constaterez de plus grands encore.

M. BLAIN : Le ministre a-t-il visité la ferme, ou la foire aux animaux ?

M. FISHER : La ferme.

M. ELSON : Au mois d'avril dernier l'ex-ministre de la Justice (M. Fitzpatrick) nous a dit que l'administration fabriquait de grandes quantités de ficelle d'engergage au pénitencier de Kingston et qu'au mois de mars de cette année il en avait 730,000 livres non vendues. Or, je vois dans le rapport de l'auditeur général que le gouvernement a acheté environ 1,000 livres de ficelle d'engergage de MM. Massey-Harris et de la compagnie Maxwell, pour l'usage des différentes fermes du gouvernement. Pourquoi achète-t-il de la ficelle des autres fabricants quand il en a de si grandes quantités sur les bras ?

A ma connaissance, la ficelle d'engergage fabriquée par le Gouvernement est de bonne qualité et je ne vois pas pourquoi on ne l'emploierait pas aux stations agronomiques. L'année dernière, le ministre de la Justice a demandé aux membres de cette Chambre de l'aider à vendre la ficelle fabriquée au pénitencier, mais il est étrange de voir qu'on ne l'emploie pas même sur les terres du Gouvernement. Pourquoi ne pas en faire l'expérience là, d'abord, et l'offrir ensuite aux cultivateurs, si elle est bonne ? Quel avan-

M. BARR.

tage, pour l'agent d'une autre fabrique de ficelle, de pouvoir dire au cultivateur qui songerait à acheter de la ficelle du Gouvernement, que celle-ci est d'assez mauvaise qualité pour que le Gouvernement lui-même ait jugé à propos de ne pas l'employer à sa station agronomique ! Est-il possible que le Gouvernement ne veuille pas vendre au cultivateur, à un prix assez modéré, et qu'il laisse, à dessein, s'accumuler la ficelle fabriquée à Kingston, jusqu'à ce qu'il y en ait une grande quantité qu'il puisse vendre en gros à un ami qui, lui, la revendra, avec un profit considérable, à quelque fabricant ? L'honorable ministre peut-il nous donner des explications à ce sujet ?

M. FISHER : Nous n'achetons que trois ou quatre cents livres de ficelle pour chaque ferme. La ficelle fabriquée au pénitencier est vendue en gros à Kingston et expédiée par chemin de fer dans les différents centres. Si nous achetons cette ficelle en petites quantités et en payions le transport jusqu'à Ottawa, Brandon et Indian-Head, on nous taxerait d'extravagance. Il est beaucoup plus avantageux d'acheter cette ficelle aux meilleures conditions possibles, dans le voisinage des fermes où elle doit être employée.

M. URIAH WILSON : Je tiens à dire un mot des employés de la station agronomique centrale. Il y a longtemps que je suis député et je n'ai jamais entendu dire par qui que ce soit que ces employés eussent manqué de politesse. Je me suis rendu nombre de fois à la station et j'y ai toujours été fort bien accueilli. On n'y sert pas de lunch et je crois qu'on fait bien. J'ai cru devoir dire ceci pour rendre justice aux employés de la station agronomique, après avoir entendu les paroles de mon honorable ami de Dufferin (M. Barr).

M. FOWLER : On a fait quelques critiques au sujet de la distribution des graines. A mes yeux, le mode de distribution des graines est très satisfaisant, et il serait vraiment malheureux que la quantité comprise dans chaque échantillon fût augmentée et qu'il fût adressé des échantillons à moins de monde. Plus il y aura de gens qui recevront des graines pures, mieux ce sera pour le pays. Je ne suis pas du même avis que l'honorable député, qui prétend que la quantité des graines contenues dans les échantillons est trop peu considérable pour que ceux qui la reçoivent en prennent soin. Dans mon propre comté, qui est un comté rural, on a toujours pris beaucoup de soin pour les conserver, et de cette façon l'on est parvenu à s'assurer de bien meilleures récoltes. Si tout l'ouvrage qui se fait à la station agronomique était aussi avantageux au pays en général, que l'est la distribution des graines, il n'y aurait pas lieu de se plaindre ; aussi j'espère que l'on continuera de distribuer les graines d'après le même mode. Quant aux

bâtiments de cette station j'avoue qu'ils sont de trop pauvre apparence pour convenir à la dignité du pays. J'espère qu'on va les renouveler et les mettre dans un état qui convienne à la grande station agronomique centrale du Canada.

On m'a fait une plainte au sujet de la station de Nappan. Cette plainte était plutôt générale que particulière; elle comportait que la station ne fait pas l'œuvre qu'elle devrait faire. Elle est située dans un magnifique pays agricole et elle devrait être bien tenue. Je ne l'ai jamais visitée, mais j'ai l'intention de m'y rendre cette année, afin de constater dans quel état elle se trouve. Je me borne à signaler cela à l'attention du ministre et j'espère qu'il va s'occuper de voir si cette plainte est fondée.

M. STAPLES : Je dirai, avec l'honorable député qui vient de reprendre son siège, que le département obtient sans doute, d'excellents résultats de la distribution des graines; mais je n'irai pas jusqu'à dire que ces résultats ne seraient pas plus satisfaisants si l'on augmentait la quantité de graines contenue dans un échantillon. Les expériences faites dans l'ouest ne sont pas les mêmes que dans la partie du pays où demeure l'honorable député de King-et-Albert. Nous cultivons sur une grande échelle et lorsque nous semons trois ou quatre livres de graines il nous est presque impossible de voir à ce que le produit en soit séparé et net. Si nous pouvions obtenir un demi minot ou un minot de graines, de façon à pouvoir ensemer un quart d'acre ou un demi acre, nous obtiendrions, je crois, de meilleurs résultats, et il nous serait certainement moins difficile de tenir le produit de cette semence séparé et distinct des autres graines qui auraient poussé dans le même champ.

M. FOWLER : Il me paraît absurde d'espérer que le pays va aller jusqu'à donner à tous les cultivateurs un minot de graines. Si ceux de l'ouest désirent en avoir en aussi grande quantité, qu'ils en achètent.

M. STAPLES : Vous êtes un cultivateur de l'ouest, et un cultivateur important.

M. FOWLER : Je suis aussi un cultivateur de l'est et je parle au point de vue des intérêts de l'est. Le cultivateur de l'est sème ces graines-là dans une parcelle de terrain et il les bat non à la machine, mais à la main, et l'année suivante il a une grande quantité de graines à semer. Les cultivateurs de l'ouest pourraient faire la même chose mais ils cultivent sur une si grande échelle que, s'ils désirent une plus grande quantité de graines, ce qu'ils ont de mieux à faire, suivant moi, c'est de s'en acheter.

M. FISHER : A la page 25 du rapport de cette année concernant les stations agronomiques il est dit que 426 cultivateurs du Manitoba ont acheté, au minot, de grandes

quantités de blé, à raison de 10 cents de plus que le prix courant, et ont ainsi obtenu les meilleures variétés, au prix pour ainsi dire ordinaire du grain.

M. STAPLES : Je trouve cette idée excellente, mais je tiens à dire à l'honorable député de King-et-Albert, que le temps de la faucille et du fléau n'est plus, pour les gens de l'ouest. Il m'est arrivé de voir des cultivateurs s'unir pour se faire adresser par la poste les quantités de graines auxquelles ils avaient droit de la part de la station agronomique centrale, et les faire semer toutes par un seul d'entre eux. De cette façon ils ont obtenu de meilleurs résultats que s'ils avaient semé ces graines en petites quantités. J'ai réussi l'année dernière, à obtenir de la station agronomique un minot d'avoine, et je sais qu'on favoriserait les cultivateurs, en général, en leur obtenant de la graine en plus grande quantité.

M. FOWLER : Avez-vous payé ce minot d'avoine ?

M. STAPLES : Non.

M. FOWLER : Je m'oppose à ce que l'honorable député obtienne un avantage injuste parce qu'il est membre du parlement.

M. STAPLES : Je suis bien prêt à payer, si l'honorable député pense que je devrais le faire.

Stations agronomiques—Etablissement et entretien de nouvelles stations agronomiques sucroales, \$20,000.

M. HERRON : Ce crédit comprend-il une certaine somme pour l'établissement d'une station agronomique dans l'Alberta ?

M. FISHER : J'ai l'intention d'établir deux stations dans l'Alberta : une dans la partie sud de la zone d'irrigation, et l'autre, dans la partie nord.

M. HERRON : Dans la zone d'irrigation qui s'étend vers Lethbridge ?

M. FISHER : Oui.

M. HERRON : A-t-on pensé aussi à la zone non soumise au système d'irrigation ?

M. FISHER : Je prends assez de terre près de Lethbridge pour faire des expériences tant au sujet de la terre aride que de la terre soumise au système d'irrigation.

Impression et distribution de bulletins et rapports des stations agronomiques, \$5,250.

M. STAPLES : J'ai parlé au président du comité d'Agriculture, des témoignages recueillis au sujet de l'inspection du grain, et il m'a répondu qu'on ne se proposait pas d'expédier des exemplaires de ces témoignages, mais de les garder jusqu'au commencement de la prochaine session.

M. FISHER : Le département de l'Agriculture n'a pas à voir à cela ; ces choses

sont du ressort du comité d'agriculture et du comité des impressions.

M. STAPLES : Je demanderai à l'honorable ministre d'user de son influence pour faire publier ces témoignages aussitôt que possible.

M. FISHER : J'ai pris les arrangements nécessaires pour qu'il y ait une réunion de comité lundi matin, dans le but de faire présenter le rapport à la Chambre, et j'espère que ce rapport contiendra l'avis qu'il est urgent de faire imprimer ces documents.

Développement des industries de l'élevage, du laitage et de l'arboriculture fruitière, perfectionnement des grains et graines de semence, aide à la vente des produits agricoles alimentaires et autres ; les employés appointés sur ce crédit ne sont pas subordonnés à l'Acte du service civil \$150,000.

M. FISHER : Que mon honorable ami de Lombton-est veuille bien maintenant m'exposer son opinion.

M. ARMSTRONG : Je dois remercier le ministre de me permettre de faire quelques observations au sujet de son département. Je désire, tout d'abord, protester contre le fait que les crédits sont demandés à une époque trop avancée de la session, quand nous n'avons plus assez de temps pour les discuter. Cela nous empêche de donner aux questions d'agriculture toute l'attention voulue.

Nous devrions discuter plus à fond que dans le passé les opérations du département de l'agriculture. Il y a dix ans que l'honorable ministre y a appliqué ses méthodes et il va nous parler des merveilles qu'il a accomplies. Cependant, s'il veut bien se reporter à plus de dix ans en arrière, il s'apercevra qu'il a simplement rapiécé et réparé, et qu'il n'a pas fait grand'chose pour développer les intérêts agricoles du pays. Ce qu'il nous faut, c'est une politique de progrès ; il faut que le département se réveille et prenne son essor. Je voudrais qu'une de nos vigoureuses filles des champs vint tirer l'honorable ministre de sa léthargie ; je suis sûr qu'elle aurait de bonnes leçons à lui donner sur la manière dont il devrait diriger son département.

M. COCHRANE : Et sur l'élevage des bestiaux.

M. ARMSTRONG : Il y a dix ans que le département commet bévues sur bévues. Ainsi, il a établi un grand nombre de stations pour l'engraissement des poulets ; il voulait, par là, donner aux cultivateurs une idée des résultats qu'on peut se promettre en se servant de seringues pour engraisser des poulets. Il me semble voir la bonne femme du cultivateur en train de gaver ses poulets au moyen d'une seringue ! Et que disent les rapports ? Qu'il en a coûté un dollar et plus pour engraisser, de cette façon, des poulets qui se sont vendus vingt-

M. FISHER.

vingt-cents. Puis, voici que l'honorable ministre inaugure l'usage de ciseaux. Il a inventé une espèce de ciseaux destinés à détacher les pêches des pêcheurs.

L'emmagasinage frigorifique, un des intérêts les plus importants de notre pays, en ce qui concerne l'agriculture, a été malheureusement négligé et je crois avoir raison de dire que le ministre de l'Agriculture a fort négligé les intérêts des cultivateurs de ce pays relativement au transport de leurs produits périssables sur les marchés du monde. L'honorable ministre a dépensé plus de \$500,000 pour développer le système frigorifique sur les navires et dans les chambres réfrigérantes et sur les wagons de chemins de fer par tout le Canada, et dans la dépense de tout cet argent il a montré très peu de sagesse. Prenons par exemple l'aménagement des steamers transocéaniques pour le transport des produits périssables. Il a payé la moitié de l'installation des appareils sur les steamers, et après les avoir installés il a trouvé qu'il ne pouvait contrôler la température et que les bateaux pour le transport des marchandises de l'autre côté de l'Atlantique faisaient simplement et virtuellement ce qu'ils voulaient, bien que nous les ayons considérablement aidés pour l'installation du système frigorifique, et vous trouverez que les mêmes appareils réfrigérants dont vous avez virtuellement payé la moitié des frais d'installation servent surtout à conserver en bon état les provisions de victuailles du navire pour l'usage de ses passagers.

Quant aux transports sur les wagons de chemins de fer, le ministre a dépensé une forte somme d'argent pour mettre de la glace dans les wagons et transporter les marchandises des différentes parties du pays à Montréal. Le ministre comprend qu'en ce qui concerne le transport de ces marchandises il n'a aucun contrôle sur la température de ces wagons, et il sait très bien que ces articles, bien que mis à bord des wagons en très bon état en sortant du magasin frigorifique, n'arriveront pas en bon état à Montréal si la température des wagons n'est pas ce qu'elle devrait être.

Quant au transport des fruits au Nord-Ouest canadien, le ministre comprend que l'industrie fruitière est une des plus importantes du Canada, aujourd'hui, et il devrait voir aux affaires de son ministère pour s'assurer que des commodités de transport soient offertes et que nous ayons dans les pays étrangers des marchés convenables pour y expédier nos fruits. Il n'y a aucun doute que si nous avions ces facilités et ces marchés, les vergers qui existent aujourd'hui prendraient un développement de 50 pour 100. En 1903, alors que nous produisions 20,000,000 de barils au Canada, il n'en est allé que 1,500,000 barils en Europe, tandis que si nous avions eu un marché comme nous devrions en avoir, il n'y a pas de doute que les cultivateurs de notre pays rece-

vraient pour leurs pommes, des millions de plus qu'ils n'en reçoivent maintenant.

Le ministre nous parle des étonnantes données thermographiques qu'il a recueillies, dans les wagons qui transportent les fruits vers l'Ouest. J'ai dans les mains une copie de ces données. Son assistant dans le département nous dit que ce sont des données claires et magnifiques de la température dans les wagons allant vers l'Ouest. Je suis convaincu que s'il veut y jeter un coup d'œil il s'apercevra qu'elles sont loin d'être claires, du commencement jusqu'à la fin. Voici quelques données qui sont barbouillées du commencement jusqu'à la fin. Je sais qu'il est possible que le ministre fasse tout ce qu'il croit sage et juste relativement aux transports de ces articles vers l'Ouest, et il est certainement sage d'avoir des données sur la température des wagons, mais il faudra qu'il améliore étonnamment les présents moyens de transport sous le rapport des thermographes avant de s'attendre que les gens se fieront à ces données.

Que le ministre compare les facilités frigorifiques pour le transport de nos articles à travers l'Atlantique avec celles fournies pour le transport des produits entre la mère patrie et la Nouvelle-Zélande et l'Australie. Il constatera que le beurre, le fromage, les œufs et le mouton, tous produits périssables des fermes de la Nouvelle-Zélande et de l'Australie, arrivent tous sur le marché d'Angleterre dans le meilleur état possible. Il nous dira qu'en ce qui concerne la Nouvelle-Zélande, il y a des établissements frigorifiques dans tout le pays. N'est-il pas possible de développer un système d'emmagasinage frigorifique qui fasse que nos produits se rendent en bon état de la fabrique au consommateur? Le ministre sait parfaitement bien que dans son propre rapport il admet franchement que le beurre reste sur les quais pendant des journées. Il dit dans son propre rapport qu'il est admis que le beurre reste sur le quai de vingt-quatre à soixante et douze heures; cela est dit dans un de ses rapports de cette année. Comment peut-il espérer que les cultivateurs du Canada retireront les meilleurs avantages de l'industrie de la fabrication du beurre lorsque vous voyez que quelque soin que vous preniez de ces produits à la fabrique, il n'en est pris qu'un soin raisonnable dans les wagons de chemin de fer et peut-être encore moins sur les bateaux. Et lorsqu'il est admis que du beurre reste sur les quais de Liverpool ou de Londres pendant des journées, vous ne pouvez espérer que les cultivateurs retireront les avantages qu'ils seraient en droit d'attendre si l'on prenait un soin convenable de leurs produits.

Je désire de nouveau demander la nomination d'un peseur officiel. D'année en année on demande avec instance au Gouvernement de nommer un peseur officiel à Montréal. En 1901, M. Parmelee, du propre département du ministre, a dit formellement

qu'il serait de l'intérêt des cultivateurs du Dominion de nommer un peseur officiel à Montréal.

Il démontre formellement dans son rapport que sur cent colis, dix seulement avaient été pesés. Et il a cité le cas de cinq colis. Deux de ces colis pesaient deux livres de moins qu'ils n'étaient marqués; deux autres pesaient deux livres de plus, et les autres pesaient le poids juste. Il a formellement démontré que toute la charge serait réduite de deux livres par boîte, ce qui devait constituer une lourde perte pour les producteurs. Le ministre peut dire: Oh, bien, il n'y a pas de grandes plaintes dans le moment à ce sujet. Mais s'il veut faire une tournée dans les fabriques, il s'apercevra qu'elles mettent le poids supplémentaire, parce qu'elles savent très bien que les exportateurs tireront avantage du poids, si un colis n'atteint pas le poids. Et tous ces suppléments sont au bénéfice de l'exportateur à Montréal, et ainsi des centaines de milliers de piastres sont tirées du gousset des cultivateurs tous les ans. Et cependant le ministre ne veut pas nommer un peseur officiel à Montréal. Je voudrais lui demander pourquoi il ne veut pas nommer un pareil fonctionnaire, lorsqu'il comprend l'importance de cette nomination et lorsque son propre ministère l'a fortement recommandée? Examinons les chiffres: on évalue à trois millions les colis expédiés du port de Montréal par année. Pensez à ce que signifie pour les cultivateurs qui les produisent, une demi-livre ou une livre par chaque colis.

Maintenant, un mot sur le bill des graines de semence. L'honorable ministre a présenté le bill, et le Parlement l'a passé. Mais je pense qu'il admettra que cette loi n'a pas été une loi pratique. Il dit qu'il fait beaucoup pour distribuer de la graine de semence et pour améliorer la qualité de la graine dans tout le pays. Je lui répondrai que, d'après son propre rapport, si nous avions pu augmenter la production du grain du Canada d'un boisseau par acre, cela signifierait douze millions de boisseaux de plus pour les cultivateurs du Canada. Est-ce que le ministre ne croit pas que nous devrions avoir une politique progressive relativement à la distribution de la graine pure?

Est-ce qu'il ne comprend pas que non seulement dans les provinces de l'est, mais aussi dans celles de l'ouest, la graine de semence dont on se sert est bien loin d'être la meilleure? Je désire aussi parler de l'industrie fruitière, surtout de l'expédition des pommes. Comme je l'ai déjà dit dans cette Chambre, cette industrie devrait être deux fois plus développée qu'elle ne l'est. Les pommes sont un des produits les plus faciles à expédier, et notre pays est très propre à la culture de ce fruit. Cependant le ministre reste les bras croisés, bien qu'il se présente à lui des chances de faire des arrangements pour le développement de

notre marché en Allemagne qui, l'année dernière, a acheté de nos pommes pour \$400,000 et qui serait probablement prête à en acheter plus. L'honorable ministre dit que si l'empereur Guillaume veut envoyer son représentant, il—l'honorable ministre—se mettra en rapport avec ce représentant, mais qu'il n'entamera pas de négociations pour augmenter ce marché pour nos producteurs de fruits. Qu'il regarde du côté des Etats-Unis pour voir ce qu'ils ont fait. Ils étaient par rapport au tarif allemand, dans la même position qu'est le Canada aujourd'hui. Mais il y a quelques mois ils ont fait avec l'Allemagne des arrangements sous l'empire desquels leurs pommes entrent dans ce pays dans des conditions bien plus avantageuses que les nôtres. Il résultera de la politique de l'honorable ministre que nous n'aurons qu'un seul marché auquel nous pourrions expédier nos produits. Le marché allemand nous est fermé; le marché des Etats-Unis nous est fermé; pratiquement notre seul marché est le marché de la Grande-Bretagne qui est ouvert au monde entier aussi librement qu'à nous-mêmes. J'ai confiance qu'il arrivera un temps où le ministre de l'Agriculture et le gouvernement dont il fait partie prendront quelque mesure plus définitive pour ouvrir les marchés du monde à nos produits canadiens.

J'ai un mot à dire au sujet des chambres réfrigérantes pour la maturation du fromage. Le ministre a formellement dit—ou bien son assistant a formellement dit dans son rapport—que si ces chambres réfrigérantes étaient convenablement construites et employées, elles auraient l'effet d'augmenter la valeur de notre fromage d'un demi-cent par livre. Si tel est le cas, n'est-il pas important pour le ministre d'adopter une politique progressive relativement à ces salles de maturation réfrigérantes? On estime que cette année le Canada produira 300,000,000 de livres de fromage. L'an dernier nous en avons exporté environ 220,000,000 de livres. Si nous pouvions augmenter d'un demi-cent la valeur de notre fromage, cela représenterait \$1,500,000 de plus pour les cultivateurs de notre pays. Est-ce que le ministre de l'Agriculture comprend cela? Le ministre nous parle des choses étonnantes qu'il a accomplies avec ces salles de maturation réfrigérantes, où il a mis des appareils réfrigérants—de simples jouets, qu'il a dû enlever ensuite.

Et maintenant il dit au comité de l'agriculture qu'il va renoncer en grande partie à ces salles de maturation réfrigérantes. Est-ce qu'il croit que le peuple du Canada est parfaitement instruit sur le procédé de maturation du fromage à l'air froid? Je peux dire à l'honorable ministre que son représentant a formellement dit au comité de l'agriculture que si le fromage était convenablement mûri et s'il en était pris un soin convenable, cela aurait

M. ARMSTRONG.

pour effet d'augmenter d'un demi-cent, en moyenne, la valeur de notre fromage. Pour quoi le ministre ne s'empare-t-il pas de toutes ces choses de manière à développer davantage cette industrie et à assurer ces profits aux cultivateurs du Canada?

J'ai une couple de remarques à faire relativement à l'industrie de la fabrication du beurre. Le ministre sait très bien que l'industrie de la fabrication du beurre ne s'est pas développée dans ces dernières années comme elle le devait. Il suffit de comparer la petite quantité de beurre que nous plaçons sur les marchés d'Europe, avec celles qu'y placent toutes les autres nations du monde, pour comprendre qu'en ce qui concerne l'industrie de la fabrication du beurre, le Canada ne fait pas les progrès qu'il devrait faire. L'an dernier nous n'avons envoyé sur les marchés de la Grande-Bretagne, que pour \$6,000,000 à \$7,000,000 de beurre sur les \$100,000,000 de beurre importé par la Grande-Bretagne. Que fait le ministre pour développer ce marché pour nos producteurs? Le ministre peut nous dire que nos exportations ont considérablement augmenté; mais je puis lui assurer que lui-même ou son département a très peu de mérite en cela, car il n'a rien fait pour développer le marché ou pour enseigner au public de quelle façon devaient se faire ces envois.

Laissez-moi établir quelques comparaisons, qui me méritent, je crois, l'attention de l'honorable ministre. J'ai ici un tableau indiquant les importations de certains produits dans le Royaume-Uni, par rapport aux exportations de ces mêmes produits venant du Canada:

Produits.	Valeur des produits du Canada exportés dans la Grande-Bretagne.	Valeur des produits de tous pays importés dans la Grande-Bretagne.
	\$	\$
Beurre.....	5,568,999	102,770,189
Fromage.....	20,174,211	28,439,681
Œufs.....	660,610	32,755,460
Volaille.....	71,868	5,300,505
Bacon.....	12,180,817	62,449,758
Jambons.....	307,155	15,110,995
Blé.....	9,474,870	166,763,225
Farine.....	2,424,116	35,325,187
Avoine.....	563,866	18,133,784
Farine d'avoine.....	587,964	2,222,085
Orge.....	402,493	34,853,120
Bestiaux.....	11,047,092	47,383,989

Sur un total de produits agricoles, s'élevant à \$578,000,000, importés dans le Royaume-Uni, nous n'avons eu pour notre part que \$67,000,000. C'est là pour ainsi dire le seul marché ouvert dans le moment à nos produits agricoles, et à moins

que nous n'améliorions nos facilités de transport, nous ne devons guère nous attendre à ce que l'industrie agricole du Canada se développe comme elle le devrait. Considérons, par exemple, l'embargo sur notre bétail. Qu'a-t-on fait pour cela ? L'année dernière, nous avons discuté la chose devant le comité d'agriculture, et la conclusion à laquelle nous en sommes arrivés c'est qu'il fallait prier le ministre de l'Agriculture de s'entendre avec les ministres de l'agriculture des diverses provinces afin d'aller en Europe pour défendre notre cause devant le parlement britannique. Mais le ministre, autant que je sache, n'a rien fait en ce sens.

Le bruit a couru, en cette Chambre, quand sir Henry Campbell-Bannerman est devenu premier ministre du Royaume-Uni, que le gouvernement extraordinaire dont il était le chef allait révolutionner le commerce du bétail et faire lever l'embargo. Mais voilà déjà plusieurs mois de cela, et le premier ministre de la Grande-Bretagne n'a encore rien fait pour lever l'obstacle qui pèse sur notre commerce de bétail. Nous n'avons pas d'objection à ce que la Grande-Bretagne protège ses intérêts, ou son propre bétail, mais nous ne voulons pas qu'on laisse ainsi perpétuer une injustice criante à l'égard de nos exportateurs de bétail, injustice sur laquelle l'honorable ministre ferme, pour ainsi dire, complètement les yeux. J'espère maintenant qu'il va travailler de toutes ses forces à faire lever cet embargo.

On nous a beaucoup parlé des stations agronomiques, et je dois dire que nous en avons entendu suffisamment à ce sujet cet après-midi pour nous convaincre qu'il va nous être nécessaire de procéder à un remue-ménage dans ce département, comme dans tous les autres. L'honorable député de Peel nous a dit de quelle manière la station agronomique centrale est tenue. Si l'on suit le chemin qui mène à cette ferme, on voit des barrières qui tombent en ruines, et si on compare les approches de cette ferme avec celles de toute ferme quelconque tenue sur un pied absolument moderne, on ne peut faire autrement que de conclure que cette ferme centrale d'Ottawa est loin d'être un honneur pour le Canada. Nous avons déjà demandé au ministre d'établir des vergers dans la péninsule de Niagara ; plusieurs de ses électeurs, dans ce district, l'ont prié à diverses reprises d'établir en cette région des stations agronomiques, mais le ministre est resté sourd à tous ces appels. Dans notre propre district de l'Ouest, nous lui avons fait voir, l'honorable député de Kent, entre autres, lui a fait voir la nécessité d'établir une station agronomique pour le développement de l'industrie du tabac, mais le ministre ne veut rien entendre à ce sujet. J'espère bien que le temps n'est pas loin où nous réuserons enfin à nous faire écouter pour le plus grand bien des industries de cette partie du pays. Un autre besoin

pressant est la séparation des départements des fruits et de la laiterie. Voilà déjà longtemps que le ministre est prié de faire cette innovation, mais ces deux départements continuent toujours de n'en former qu'un seul. Comment veut-on, vraiment, que M. Ruddick donne toute l'attention voulue à l'industrie des fruits, s'il lui faut en même temps s'occuper de la laiterie ?

Un autre sujet dont le ministre de l'Agriculture devrait s'occuper, c'est la question des frais de transport des produits agricoles, partant du port de Montréal ou d'autres ports. S'il veut bien comparer les tarifs pour les produits agricoles partant de Montréal, avec les tarifs payés pour ces mêmes produits embarqués à Boston ou à New-York, il verra que nos cultivateurs perdent annuellement plus de \$1,000,000 en frais de transport supplémentaires, payés de plus qu'aux Etats-Unis.

Le ministre devrait s'enquérir de la cause de tout cela et nous assurer de bonnes facilités de transport pour nos produits traversant l'Atlantique. Le département de l'Agriculture ne manque pas d'occasions pour développer l'industrie agricole du Canada, mais il n'y a dans aucun autre département aussi peu d'énergie et d'esprit d'entreprise. Je n'ai pas le temps d'en dire plus long, car il est près de six heures, mais j'aimerais que le ministre se rende compte, une bonne fois, des nécessités de nos cultivateurs, et qu'il leur donnât non seulement des facilités convenables de transport, mais pût aussi leur fournir les moyens de faire prospérer leurs fermes, car sans cela nous ne pourrions jamais espérer réaliser de véritables progrès.

M. FISHER : On ne doit pas s'attendre à ce que je réponde bien longuement, à cette heure-ci, aux observations de mon honorable ami. Il nous dit que le département de l'Agriculture n'est animé d'aucun esprit de progrès. Eh bien, je dois admettre modestement que je craignais plutôt que nous ne fussions trop entreprenants, et il est certain qu'on m'a déjà accusé de dépenser trop d'argent de diverses manières, ainsi que de faire perdre trop de temps à la Chambre. Mais je ne puis pas admettre, ainsi que l'affirme mon honorable ami, que nous n'ayons rien fait de bon dans notre département. Il a parlé du commerce de la volaille, des installations frigorifiques, du commerce de la graineterie, et de plusieurs autres choses dont nous nous sommes occupés depuis que j'ai l'honneur de présider ce département, et dont l'ancien gouvernement ne s'était pas occupé.

M. ARMSTRONG : J'en demande bien pardon à l'honorable ministre, mais le système des installations frigorifiques a été établi par le gouvernement conservateur.

M. FISHER : Eh bien, cela représentait alors si peu de chose qu'il ne vaut guère la

peine que j'en parle. Mais nous avons fait beaucoup sous ce rapport, et je crois que le résultat a été des plus satisfaisants, ainsi que peuvent en témoigner tous ceux qui utilisent ce système. Tous les rapports des assemblées de commerçants ou de cultivateurs en font aussi les plus grands éloges.

M. ARMSTRONG : De quelles installations frigorifiques voulez-vous parler ?

M. FISHER : De tout le système, c'est-à-dire des installations du Gouvernement, des compartiments sur les navires et des primes aux beurrieres.

M. ARMSTRONG : En quoi les compartiments frigorifiques sur les navires concernent-ils le département de l'honorable ministre ?

M. FISHER : Cela ne nous concerne plus, mais c'est nous qui avons pris l'initiative de la chose. Sans cela, il n'y aurait pas aujourd'hui de compartiments frigorifiques sur les navires. Je pourrais rappeler à mon honorable ami ce qui s'est passé ici cet hiver à la convention de l'industrie fruitière. Je suis un homme modeste, et je répugnerais vraiment à vous répéter ici les éloges qu'on a décernés en cette occasion à notre département pour notre participation au développement de l'industrie fruitière. Mon honorable ami a assisté à quelques-unes de ces réunions, mais j'étais présent tout le temps, et, je le répète, je rougirais de répéter les compliments dont j'ai été alors débordé.

Et cela s'est répété en plusieurs autres circonstances. Pour ce qui est de la pesée du fromage et du beurre, à Montréal, il est possible qu'il se présente fréquemment à ce sujet des difficultés, mais les plaintes ont toujours été contre les pesées faites par un certain M. McLeod, qui est à l'emploi de l'association crémère et fromagère de la ville de Montréal. Ses certificats ne comportent aucune valeur, et ceux qui s'en laissent imposer pas ces certificats ne le font que parce qu'ils le veulent bien. Le fabricant de beurre ou de fromage qui consent à perdre quelque chose sur ses produits, à cause des certificats émis par M. McLeod, n'a que lui-même à blâmer pour cela.

M. ARMSTRONG : Quel autre recours a-t-il ?

M. FISHER : Il peut s'adresser au peseur officiel de la ville, nommé par la chambre de commerce de Montréal, laquelle a ce pouvoir en vertu d'une loi de ce Parlement. Ce peseur a avec lui un personnel complet pour peser tous les produits agricoles, soit beurre, fromage et autre chose. Aux dernières élections, et avant cela, on m'a accusé de négliger les intérêts de l'industrie laitière. Dans les townships de l'Est, les candidats conservateurs m'ont attaqué à ce sujet et ont discuté la chose sur les hustings. Mon propre adversaire s'empara de ce sujet de discussion, dans mon comté, dès le premier jour

M. FISHER.

notre présentation aux électeurs, et mon attitude fut alors que, du moment qu'il y avait à Montréal un employé officiel chargé de voir aux pesées, je ne pouvais en rien intervenir. Si les vendeurs préféraient s'en laisser imposer par la production de certificats qui n'avaient aucun caractère officiel ou authentique, ils n'avaient qu'eux-mêmes à blâmer.

M. ARMSTRONG : Comment se fait-il que M. Parmelee a dit tout le contraire ?

M. FISHER : Non pas. Il a dit que M. McLeod agissait comme peseur, sans aucun titre officiel, et qu'il y avait un M. Cameron qui avait un mandat officiel. Le résultat de la discussion dans les townships de l'Est a été qu'à la seule exception de Sherbrooke les candidats libéraux remportèrent partout la victoire, et que je fus moi-même élu à une majorité plus forte que jamais, si forte même que mon adversaire fut sur le point de perdre son dépôt.

M. BLAIN : Les boîtes de scrutin étaient bien telles qu'elles devaient être ?

M. FISHER : Oui, il en est toujours ainsi dans la province de Québec.

M. ARMSTRONG : Est-ce là une preuve suffisante que le public a toujours bon poids pour ses produits à Montréal ?

M. FISHER : Je n'affirme pas qu'il en soit ainsi, mais le remède est à la portée de tous. On n'a qu'à aller trouver le peseur officiel et en obtenir un certificat, et on ne s'est jamais plaint des certificats émis par M. Cameron.

M. ARMSTRONG : N'est-il pas le peseur officiel des exportateurs ?

M. FISHER : Non, il est le peseur officiel nommé par le Board of Trade de Montréal, M. McLeod est employé par les exportateurs et n'a aucun caractère officiel de quelque sorte.

M. ARMSTRONG : L'honorable ministre dit-il que M. Parmelee n'a pas demandé au Gouvernement d'avoir un peseur officiel au port de Montréal ?

M. FISHER : M. Parmelee a sans doute dit dans son rapport que la nomination d'un peseur officiel écarterait une bonne partie des difficultés. Mais il y a un peseur officiel à Montréal, peseur nommé en vertu d'une loi fédérale. Cette loi autorise le Board of Trade, un corps commercial indépendant, à nommer un peseur. Ce peseur a été nommé, tout le monde peut utiliser ses services et tant que nous ne découvrirons pas qu'il ne donne pas satisfaction, je ne vois pas de raisons d'en nommer un autre.

M. ARMSTRONG : Le Gouvernement a-t-il quelque autorité sur ce peseur ?

M. FISHER : Non, parce que c'est le Board of Trade qui est autorisé par acte du

Parlement à nommer ce peseur. Nous ne voulons pas nous arroger cette autorité, tant qu'elle sera exercée comme il convient par un corps indépendant. Les honorables membres de la gauche nous accusent souvent d'être trop autocratiques. On m'a souvent accusé moi-même d'être accapareur de pouvoirs. Mais l'honorable député de Lambton (M. Armstrong) croit que je n'en ai pas encore assez. Cependant, tant que M. Cameron fera son devoir, je préfère laisser un corps indépendant comme le Board of Trade faire lui-même la nomination du peseur. Je n'ai pas encore entendu de plainte au sujet des certificats accordés par M. Cameron, mais nous en avons eu plusieurs au sujet des certificats accordés par M. McLeod, qui n'a aucun droit officiel.

Le tarif allemand et l'interdiction de notre bétail sont des sujets qui n'ont pas de rapports avec le département de l'Agriculture et ma responsabilité à leur égard ne va pas plus loin que la responsabilité ministérielle ordinaire, mais je serais heureux de voir nos produits canadiens admis sur le même pied que les autres sur les marchés étrangers, même celui de l'Allemagne. Je ne voudrais pas demander le sacrifice de la détaxe que nous accordons à l'Angleterre, afin d'obtenir un avantage sur le marché allemand, et en cela je suis approuvé par tout le pays.

Au sujet de l'interdiction, je serais très heureux si elle pouvait être levée. Il est malheureux qu'elle existe, mais c'est une question que l'Angleterre discute aujourd'hui et qui sera réglée par la population elle-même et par le Parlement. Il est mieux que nous ne prenions pas part à la discussion et que l'Angleterre décide elle-même la question sans aucune intervention de l'extérieur.

(A six heures la séance est suspendue.)

Reprise de la Séance.

Le comité reprend ses travaux à huit heures.

M. J. A. DUBEAU (Joliette) (Texte) : Monsieur l'Orateur, le crédit que nous sommes appelés à voter en ce moment reçoit toute mon approbation, vu qu'il est destiné à favoriser les industries de l'élevage, et par conséquent celle du porc à bacon, que je considère d'une importance capitale, non seulement pour le comté de Joliette, que j'ai l'honneur de représenter, et pour la province de Québec, mais pour toutes les parties du pays où l'industrie laitière est florissante.

Quant à l'importance de cette industrie, je ne saurais mieux la démontrer à cette Chambre qu'en lui rappelant que nous comptons au Canada 16 maisons de salaison qui pourraient préparer de 60,000 à 70,000 porcs par semaine, mais qui, par suite de son peu de développement dans certaines parties du Canada, où elle serait susceptible

d'y prospérer, se voient obligées de se restreindre à la préparation de 20,000 à 30,000 porcs par semaine.

De plus, chaque année, l'Angleterre importe du lard fumé pour une valeur d'environ 65,000,000 de dollars. L'an dernier, notre exportation ne s'est chiffrée qu'à \$12,197,155. Or, si l'industrie de l'élevage des porcs eût été plus développée dans la province de Québec, nos maisons de salaison, au lieu d'être dans la nécessité de limiter leurs opérations, auraient pu augmenter leurs exportations de manière à aller chercher sur le marché anglais encore plusieurs millions de dollars qui seraient venus enrichir nos cultivateurs, car entre \$65,000,000 et \$12,197,155, il y a une différence de \$52,802,845, dont le Canada pourrait prendre sa bonne part.

J'ajouterai que si nos cultivateurs se livraient sur une plus grande échelle à l'élevage du porc, nous pourrions faire cesser nos importations des Etats-Unis qui, l'an dernier, nous ont enlevé la jolie somme de \$501,004.

Mais, monsieur l'Orateur, si le Canada n'a pas encore atteint le degré de production auquel il peut arriver dans l'industrie de l'élevage du porc, il serait d'un autre côté inexact d'affirmer que cette industrie n'a pas fait en ce pays des progrès déjà très appréciables.

En effet, en 1890, il n'y avait au Canada que deux maisons de salaison qui recevaient à peine 3,000 porcs par semaine. Aujourd'hui, comme je le disais au commencement de mes remarques, nous en avons seize qui reçoivent en moyenne de 20,000 à 35,000 porcs par semaine.

Le Canada fournit à l'Angleterre environ 30,000 porcs par semaine, soit $\frac{1}{3}$ (20 pour 100) de la quantité totale importée par l'Angleterre. Sur ces 30,000 porcs, la province d'Ontario en fournit environ 25,000 tandis que la province de Québec, l'Ouest et les Provinces maritimes réunies n'en fournissent que 4,500.

Cette année, la valeur de cette exportation s'élèvera à environ \$13,000,000. De cette somme, Ontario retirera la proportion de \$12,000,000, et le reste du Canada, y compris la province de Québec, ne retirera qu'un million.

Cependant, dans ma province, les conditions pour la réussite de cette industrie y sont peut-être plus favorables que partout ailleurs. L'industrie laitière a atteint un haut degré de développement, et je considère, avec nos savants agronomes, que celle de l'élevage du porc en est une accessoire. Pour la fabrication du beurre, la province de Québec a égalé, sinon surpassé, la province d'Ontario, une des régions laitières la plus renommée du monde. Or, si la province d'Ontario et les pays du nord de l'Europe, où l'industrie laitière est très florissante, sont en même temps les principaux

centres de production de lard fumé, je ne vois pas pourquoi la province de Québec, où les conditions voulues existent, ne serait pas également renommée pour la quantité, la valeur et la qualité des porcs qu'elle peut produire.

Et pourtant, il faut bien constater que dans l'élevage du porc, Québec est resté presque stationnaire. Encore aujourd'hui, les maisons de salaison de la province, à Montréal, Sherbrooke, Hull, Québec, etc., sont obligées de faire venir une grande partie de leurs porcs de la province d'Ontario. Je voudrais attirer l'attention de nos cultivateurs sur ce fait, quitte à me répéter, c'est que l'exportation du porc donne aux producteurs d'Ontario une somme d'environ \$12,000,000, tandis que la province de Québec n'expédie que pour une valeur d'environ \$800,000. Nos cultivateurs perdent donc une forte source de revenu.

Maintenant, monsieur l'Orateur, si nous examinons les efforts qui ont été faits dans la province d'Ontario pour hâter le développement de cette industrie, et si l'on compare ces efforts à ceux qui ont été faits dans la province de Québec, nous trouvons là la vraie cause de notre manque de progrès. Depuis nombre d'années, le gouvernement d'Ontario emploie un corps de 60 conférenciers pratiques qui répandent partout par la parole l'enseignement nécessaire aux cultivateurs. De plus, le gouvernement d'Ontario, de concert avec le ministère fédéral de l'Agriculture, a tenu chaque année des expositions de bétail où les cultivateurs pouvaient voir des types de porcs qui sont les plus aptes à produire la meilleure qualité possible de lard fumé. Dans tous les congrès agricoles d'Ontario, les leçons de démonstration pratique sur tout ce qui a rapport à l'industrie animale, et particulièrement à l'élevage du porc, ont atteint un haut degré de perfection. Il faut donc prendre les mêmes moyens pour renseigner les cultivateurs de la province de Québec d'une façon aussi complète, si on veut encourager d'une manière pratique l'élevage du porc.

Je sais que la diffusion des renseignements nécessaires aux cultivateurs a déjà été entreprise par le ministère fédéral, et je tiens ici à remercier l'honorable ministre de l'Agriculture, ainsi que les fonctionnaires de son département des efforts qu'ils ont faits en ces dernières années, et spécialement depuis trois ans, en donnant des séries de conférences agricoles sur le même modèle que celles d'Ontario. C'est déjà un grand pas dans la bonne voie, mais il est important que ce travail se continue et se développe. Il faudrait, selon moi, augmenter et compléter le corps des conférenciers pratiques et voir à ce qu'il soit composé, autant que possible, de cultivateurs capables de montrer eux-mêmes sur leurs terres les résultats probants de l'application des principes qu'ils prônent. On ne saurait attacher trop d'importance aux conférences agricoles bien fai-

tes, car c'est surtout par la parole et l'exemple que l'on pourra engager les cultivateurs à changer leurs méthodes.

Ce n'est pas tout, et avant d'aller plus loin, je m'empresse de déclarer que je n'ai pas l'intention de tracer de ligne de conduite à l'honorable ministre de l'Agriculture, mais simplement lui suggérer un programme qui, je l'espère, recevra son adhésion.

Et ce programme, c'est qu'il nous faudrait dans la province de Québec des congrès d'un ordre plus pratique; des leçons de démonstration du même genre que celles qui ont été données dans les autres provinces, sous les auspices du ministère de l'Agriculture. Je suis heureux de reconnaître ici encore une fois l'initiative de l'honorable ministre, qui, l'an dernier, a organisé un certain nombre d'expositions où la Ferme d'expérimentation a exposé des animaux de race pure. Cette méthode a produit les meilleurs résultats, et j'espère qu'à l'avenir on continuera ces expositions en les perfectionnant. Il nous faudrait également des expositions d'animaux gras du même genre que celles qui ont eu du succès à Ottawa, Guelph, Amherst et Régina; car, comme je le disais tout à l'heure, c'est par des leçons de démonstration pratique que l'on arrivera au progrès dans la province de Québec.

Une excellente innovation du ministère fédéral, est aussi celle des ventes des types producteurs du porc à bacon, semblables à celles qui ont eu lieu dernièrement. Je remercie à ce sujet l'honorable ministre de l'Agriculture pour celle qu'il a organisée, à ma demande, à Joliette, le 2 avril, et qui a produit, comme à Saint-Hyacinthe, Cowansville et Huntington, d'excellents résultats.

Ces ventes sont un moyen pratique de hâter le développement de l'élevage du porc dans la province de Québec et de généraliser cette industrie rémunératrice. Le nombre des éleveurs de porcs pour la reproduction est restreint dans cette province, et en mettant ainsi à la disposition des cultivateurs des reproducteurs de race pure, le ministère leur est venu en aide d'une façon pratique et utile, et j'ai le ferme espoir que ces ventes seront continuées à l'avenir et que le nombre même en sera augmenté.

Maintenant, et pour me résumer, j'attire l'attention de l'honorable ministre de l'Agriculture sur l'utilité qu'il y aurait, non seulement pour la province de Québec, mais pour l'industrie et le commerce du Canada tout entier, à développer dans nos régions l'élevage du porc à bacon. Nos cultivateurs canadiens,—et je parle spécialement de ceux de la région de Joliette,—sont assez hommes d'entreprise pour comprendre que les tentatives qu'ils feront dans cette voie leur procureront des profits suffisants pour les payer de tous leurs efforts.

Je prierais donc l'honorable ministre de l'Agriculture de réserver sur le crédit qui va lui être voté, pour favoriser l'élevage de nos animaux, une somme suffisante, afin de con-

tinuer ses encouragements aux producteurs de la province de Québec.

M. FISHER (texte) : Je félicite très cordialement l'honorable député de Joliette (M. Dubeau) pour le discours pratique qu'il vient de prononcer. Nul doute que la question de l'élevage du porc est importante et qu'elle devrait attirer l'attention des cultivateurs de la province de Québec. Je remercie mon honorable ami des paroles flatteuses qu'il m'a adressées à propos de la politique suivie par le département auquel j'ai l'honneur de présider. Je puis lui assurer que cette politique sera poursuivie avec toute l'énergie et toute la vigueur possible, et que rien ne sera négligé pour améliorer la condition de cette industrie dans la province de Québec.

Je suis heureux de pouvoir dire que la situation dans cette province s'est récemment améliorée à ce point de vue, mais il n'y a pas de doute que, pour ce qui regarde l'élevage du porc, il y a encore place pour une augmentation énorme de ce produit. Le marché le plus avantageux que nous ayons pour l'exportation de ce produit est l'Angleterre. Or, les exportations de la province de Québec sur ce marché ne sont pas, malheureusement, ce qu'elles devraient être. C'est Ontario qui est maintenant à la tête de cette industrie, et comme l'a dit l'honorable député de Joliette, l'an dernier, la province de Québec n'a exporté que pour un million de piastres de ce produit, tandis qu'Ontario en a exporté pour douze millions. On voit donc que Québec pourrait augmenter de beaucoup ses exportations de ce produit.

Je puis assurer à l'honorable député et à la Chambre que je serai toujours très heureux de faire tout ce qui dépendra de moi pour développer cette industrie. On peut compter que la même politique qui m'a valu les félicitations de l'honorable député sera continuée à l'avenir avec la même énergie. Rien ne sera épargné pour encourager et améliorer autant que possible l'industrie agricole de Québec.

M. LAKE: Avant que cet item soit adopté, je désire dire quelques mots à propos du commerce des grains dans le Nord-Ouest. Nous savons que le Gouvernement se propose de nommer une commission royale qui fera une enquête sur cette question, et de demander qu'un crédit à cet effet soit inscrit dans le budget supplémentaire du département du Commerce. A mon avis, cette question devrait être étudiée en même temps que les crédits du département de l'Agriculture, dont relève le commerce du grain, tout comme l'industrie pomologique et laitière, et je crois qu'il convient mieux aussi de discuter cette question en même temps que celle qui relève du département de l'Agriculture vu que le ministre de ce département fait partie de cette Chambre, tandis que le ministre du Commerce ne peut pas être ici pour discuter ces crédits avec nous.

Je suis très heureux que le Gouvernement ait décidé de nommer une commission et j'espère que le programme qui sera tracé à cette commission sera préparé avec grand soin et lui donnera une grande latitude pour faire son enquête. Il a été démontré que le blé du Nord-Ouest canadien, s'il est récolté dans les conditions les plus favorables possibles, a autant de valeur, sinon plus, que n'importe quel autre pays au monde pour la fabrication de la farine qui est en fin de compte sa dernière destinée. Si notre blé pouvait arriver sur les marchés du monde régulièrement et dans son entière pureté, s'il pouvait être remis au minotier dans cet état, il commanderait un prix plus élevé que le blé d'aucun autre pays du monde. C'est là le problème le plus important que la commission aura à résoudre, à savoir que notre blé arrive aux consommateurs soit dans l'Ontario, soit dans la Grande-Bretagne, dans le même état qu'il est expédié par le producteur au quai d'embarquement.

Il sera du devoir de la commission de prendre les précautions nécessaires pour empêcher toute manipulation du blé en cours de route qui pourrait en diminuer la valeur commerciale.

Un des devoirs de la commission devrait être de suivre l'acheminement du blé du jour où il est expédié par l'agriculteur jusqu'à celui où il arrive aux consommateurs, et la commission devrait aussi avoir le pouvoir d'entendre des dépositions à cet égard. Un de ses devoirs devrait être de s'enquérir des moyens d'expédition offerts au producteur de blé aux points d'expédition. La rareté des wagons pendant la saison du transport du blé est une des questions le plus brûlantes dans tout le Nord-Ouest. Les compagnies de chemin de fer ont fait les plus grands efforts pendant les deux ou trois dernières années pour surmonter cette difficulté. Elles y ont réussi jusqu'à un certain point, mais elles n'ont pas encore suffisamment de wagons pour suffire à la demande et on se plaint encore de l'encombrement, et tout n'est pas satisfaisant, spécialement aux stations les plus éloignées, là où il y a le moins de concurrence. Voilà les questions sur lesquelles l'enquête de la commission devrait porter.

Mais voici une question d'un autre genre. On entend continuellement des plaintes qu'aux petites stations de chemins de fer on laisse le grain s'accumuler en si grandes quantités près des voies de garage, que des cultivateurs sont obligés de transporter leur blé à des stations plus éloignées. La cause de cet encombrement est qu'il n'y a pas d'agent aux petites stations dont il est question plus haut, pendant une partie de la saison, quelquefois pendant toute la saison.

Voilà une question sur laquelle l'enquête de la commission devrait porter. Il est injuste d'obliger l'agriculteur à transporter son blé en voiture à une distance de huit ou neuf milles inutilement. On comprend

naturellement qu'il est impossible de donner des facilités complètes à tous les agriculteurs. Mais dans les centres où l'on produit le blé en assez grande quantité, les compagnies de chemins de fer devraient donner aux agriculteurs les plus grandes facilités de transport. Il est important que la répartition des wagons soit faite de telle façon que tout le monde soit traité de la même manière : cultivateurs, intermédiaires et commerçants de grain. La commission pourrait étudier deux ou trois autres questions, celle par exemple de l'embarquement du blé à quelques voies de garage où il n'y a pas de chef de gare et où les conducteurs de chemin de fer ont eu l'habitude dans le passé de signer le récépissé et de le remettre entre les mains de l'expéditeur. Il y a encore beaucoup d'autres griefs de moindre importance dont se plaignent les producteurs de grains du Nord-Ouest et au sujet desquels la commission pourrait faire une enquête complète.

Une autre question qui excite beaucoup d'intérêt dans le Nord-Ouest est celle de l'établissement d'un marché d'échantillons de blé à Winnipeg. A une assemblée de l'association des producteurs de grain à laquelle j'ai assisté il y a quelques mois, on a adopté une résolution disant "que l'expérience de ces dernières années a prouvé clairement que le système actuel de classifier le grain et la définition que la loi donne des différentes qualités de blé n'ont pas réussi à donner une classification conforme à sa valeur exacte, vu les modifications constantes dans les conditions" et cette assemblée demandait une enquête sur toute la question. Cette question et beaucoup d'autres pourraient très bien former le sujet des travaux de la commission, et le Gouvernement devrait lui donner la plus grande latitude à cet égard. Il y a des questions qui sont d'intérêt vital pour les cultivateurs du pays, et on constatera que ceux-ci sont très raisonnables et même très généreux, et que tout ce qu'ils demandent, c'est qu'on leur donne la meilleure solution de leurs difficultés. Ils ne cherchent pas à imposer leur propre manière de voir, mais ils désirent qu'on fasse une enquête complète sur toutes ces questions.

Il y a un autre sujet dont la commission pourrait aussi très bien s'enquérir ; c'est l'état dans lequel notre blé d'exportation arrive sur le marché de Liverpool. La commission pourrait pour cela recueillir les dépositions des minotiers anglais, afin de voir quels sont leurs besoins, et avoir leur avis, s'il est possible, sur la manière d'exporter notre blé de façon à satisfaire aux exigences et lui donner ainsi la plus haute valeur possible pour eux. La culture du blé dans notre pays est destinée à devenir un facteur si important dans la prospérité du Canada qu'elle mérite qu'on y apporte les plus grands soins et attentions. Je vois que le Gouvernement ne demande que \$1,000 pour

M. LAKE.

cette commission. A mon avis c'est absolument insuffisant et le champ ouvert à la commission est si grand qu'elle ne pourra certainement pas le parcourir avec une aussi petite somme à sa disposition et j'espère que s'il est impossible d'augmenter ce crédit aujourd'hui, le ministre trouvera un autre moyen de mettre plus d'argent à la disposition d'une commission aussi importante que celle-ci. On a dépensé des sommes considérables dans le passé en faveur de l'industrie laitière et autres. L'exportation du blé est encore dans son enfance, et je crois que l'avenir du pays dépend beaucoup de la base sur laquelle on l'établira maintenant. J'espère que lorsqu'il s'agira de tracer le programme à la commission l'honorable ministre de l'Agriculture étudiera les diverses questions que j'ai soulevées, il en étudiera j'en suis sûr beaucoup d'autres—et qu'il veillera à ce que la commission ait la plus grande latitude possible dans ses travaux.

M. STAPLES : J'ai assisté aux séances du comité qui a entendu les dépositions des témoins amenés de l'Ouest dans le but de connaître ce qu'il était essentiel de faire pour remédier au grand mécontentement qui existe dans l'Ouest au sujet du transport du blé. Si j'ai bien compris la question d'après les témoignages qui ont été entendus, la grande difficulté est de faire parvenir le blé aux consommateurs dans l'état dans lequel il est expédié. J'espère que cette commission, lorsqu'elle commencera son enquête sur cet important sujet, la commencera sur la ferme même des cultivateurs, et suivra le blé étape par étape jusqu'à ce qu'il soit rendu sur le marché, et je suis de l'avis de l'honorable député qui vient de parler (M. Lake) que le crédit accordé à cette commission est insuffisant. J'espère aussi que dans le choix des membres de la commission le ministre veillera à ce que les agriculteurs soient surtout très bien représentés. Je n'ai aucun doute que lorsqu'il s'agira de nommer la commission le ministre choisira pour en faire partie des agriculteurs pratiquant en faire partie des agriculteurs pratiquant leur donnera des pouvoirs très étendus, afin que cette question ne revienne plus devant nous.

La plainte la plus générale dans l'Ouest, chez les cultivateurs, est qu'on les traite injustement, et c'est l'opinion du plus grand nombre, à tort ou à raison. Je suis certain que si cette commission fait une enquête consciencieuse et complète, comme je n'ai aucun doute qu'elle la fera, il est fort possible que quelques-uns des cultivateurs qui croient aujourd'hui qu'ils sont traités injustement par les commerçants de blé et par les compagnies de transport seront mieux renseignés et conviendront que bien qu'ils puissent avoir souffert de quelque injustice, leurs maux ne doivent pas être attribués entièrement à ceux avec lesquels ils ont des relations.

M. FISHER : L'opinion semble être répandue que le ministre de l'Agriculture n'a pas porté autant d'attention à l'industrie du grain qu'à d'autres. C'est vrai, et je vais en donner l'explication. L'inspection et le transport du grain sont sous la direction du ministre du Commerce ; c'est mon honorable collègue le ministre du Commerce, sir Richard Cartwright, qui veille à la mise en vigueur de la loi concernant l'inspection des grains et de la loi des grains du Manitoba. Je ne pouvais donc pas, et cela n'aurait pas été convenable, intervenir dans la réglementation et l'administration de choses qui sont spécialement assignées à un autre ministre.

Sir Richard Cartwright, cependant, m'a demandé, vu qu'il siège au Sénat et que je suis dans la Chambre des communes, de m'occuper particulièrement de l'enquête qui a été faite par le comité nommé par la Chambre, et j'ai été très heureux de me rendre à son désir. Les témoignages qui ont été entendus devant ce comité sont de grande importance. Les délégués qui ont donné leur dépositions étaient des hommes connaissant parfaitement le sujet qu'ils discutaient. Ils étaient évidemment des représentants autorisés des intérêts qui avaient besoin d'être défendus. L'entente et l'harmonie qui ont caractérisé toute la discussion m'ont donné beaucoup de plaisir et de satisfaction, et la preuve qui a été faite devant le comité a été telle que j'ai cru devoir demander au ministre du Commerce de déposer deux bills pour faire droit autant que possible pendant cette session aux demandes des délégués. Je suis heureux de voir que ces deux bills ont été adoptés par les deux Chambres et n'attendent plus que la signature du Gouverneur général. Je crois que la commission a un grand travail à faire. Vu le peu de renseignements que j'ai, je ne sais pas au juste quels sont les difficultés et les griefs dont on se plaint ; mais il est évident que les cultivateurs de grains de l'Ouest disent être dans une très mauvaise situation, et même si l'on découvrait que le mal n'est pas aussi grand qu'on le croit dans le moment, la nomination de cette commission serait nécessaire pour éclaircir l'atmosphère et nous faire connaître la situation exacte et mettre le tout devant le public.

J'en suis fortement convaincu, et en conséquence, je n'ai éprouvé aucune hésitation à demander à mon collègue s'il consentirait à nommer une commission. Sir Richard Cartwright y a consenti promptement, en disant qu'il n'avait aucun doute que ce serait dans l'intérêt du commerce. Je suis conséquemment autorisé à déclarer, ainsi que je l'ai fait l'autre jour, que cette commission sera nommée. Au sujet de sa composition, je dois dire que les cultivateurs auront certainement la prépondérance dans la composition de la commission, qui est nommée dans le but exprès de faire droit aux griefs qui ont été exprimés, et le Gouvernement

désire se rendre autant que possible aux demandes qui lui ont été faites, parce qu'elles lui semblent raisonnables.

M. STAPLES : Combien y aura-t-il de commissaires ?

M. FISHER : Je ne le sais pas au juste. Mais je croirais que trois commissaires, avec un secrétaire bien renseigné, seraient suffisants pour cette mission. Si nous pouvions avoir un bon producteur de grains de la province du Manitoba, un de la Saskatchewan, et un de la province d'Ontario, et peut-être pourrait-on prendre le secrétaire dans la province d'Alberta, afin que les différents intérêts soient le plus possible également représentés, je crois que ce serait une composition équitable et que nous aurions une commission pratique et en bon état de remplir la tâche qui lui sera confiée. Je ne crois pas qu'il soit ni utile ni nécessaire d'avoir une commission nombreuse.

Si une commission comme celle dont je viens de donner les grandes lignes se mettait à l'œuvre immédiatement et travaillait pendant trois mois—et je crois qu'elle pourrait faire son enquête en trois mois—\$10,000 seraient une somme suffisante. Mais si elle ne l'était pas, je puis donner à mon honorable ami l'assurance que la commission n'en sera pas arrêtée dans ses travaux pour cela, et qu'un crédit supplémentaire sera demandé pour lui permettre de finir ses travaux. Mon honorable ami de Qu'Appelle (M. Lake) demande quel sera le programme de la commission. Je crois qu'il devrait être aussi étendu que possible, et que la commission devrait avoir toute la latitude nécessaire pour conduire son enquête. Je ne suis pas prêt à dire de quelle manière ce but peut être le mieux atteint. Je n'ai pas encore tracé de programme.

Mais je sais que sir Richard Cartwright désire que cette commission ait les plus amples pouvoirs de faire une enquête sur tout ce qui se rapporte à la question, et en conséquence mon honorable ami peut dormir sur ses deux oreilles. J'ajouterai que la commission sera composée de personnes ayant toutes les connaissances et l'expérience voulues, et le commerce de grain devrait en retirer de bons résultats. Voilà ce que nous voulons et désirons et nous ferons de notre mieux pour atteindre notre but et réaliser notre espoir.

M. HERRON : Je désire appeler l'attention du ministre sur un état de choses dont se plaignent les cultivateurs et les éleveurs dans le Nord-Ouest. Je veux parler des éleveurs de bêtes à cornes. Les cultivateurs du Nord-Ouest et plusieurs autres sont d'avis qu'il existe une coalition. Je n'ai aucun doute que le ministre en a déjà entendu parler. Tout indique qu'il y a une coalition. Et je suis d'avis comme beaucoup d'autres qu'elle existe réellement dans le Nord-Ouest. Je veux donner lecture d'une lettre qui m'a été envoyée par une des associations d'élevage dans mon district :

Cowley (Alberta), 9 mai 1906.

A. M. John Herron, M.P.,
Chambre des communes, Ottawa.

Monsieur,—Je désire appeler votre attention sur le malaise qui se fait sentir dans l'élevage des bestiaux dans cette province, et dans le Nord-Ouest du Canada en général.

C'est l'opinion générale parmi les cultivateurs que l'état de choses actuel n'est pas normal et qu'il est le résultat d'une coalition, d'un trust, ou autre complot entre les grands commerçants de bestiaux dont les bureaux sont à Winnipeg.

Tous les moyens possibles pour amener le gouvernement du Manitoba à faire une enquête dans les conditions qui entourent cette grande industrie ont été employés jusqu'ici mais sans succès. Comme vous le savez, l'élevage profitable des bestiaux est d'une importance vitale pour la population de l'ouest du Canada, et comme les prix ridicules que les cultivateurs reçoivent présentement pour leurs bestiaux sont en voie de détruire rapidement cette grande industrie, je prends la liberté de vous demander de soulever cette question dans la Chambre fédérale, et d'employer votre influence à obtenir une enquête complète.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
EDWIN G. SMITH.

Pour montrer, monsieur l'Orateur, l'importance de cette industrie pour les trois provinces dont j'ai parlé, je dirai que sur les 200,000 têtes de bétail qui ont été exportées du Canada, l'année dernière, ces trois provinces en ont fourni 52,000, soit 25 pour 100. Si vous considérez que notre population est encore peu nombreuse, vous verrez que ce commerce est d'une grande importance pour nous. Les conditions actuelles dans le Nord-Ouest se prêtent dans un grande mesure à une coalition. Les exportateurs de bestiaux dans l'Est ne sont pas en mesure d'acheter nos bestiaux avec avantage, mais ce sont les seuls qui pendant les vingt-cinq dernières années sont venus nous les acheter. Les conditions étant chez nous toutes différentes que dans l'Est, ces commerçants ont invariablement perdu de l'argent. Dans l'Est un commerçant qui veut acheter une tête de bétail, va l'examiner et la palpe, mais dans l'Ouest on est obligé de parcourir à cheval le ranche où il y a peut-être mille têtes de bétail, et les juger à l'œil sans descendre de cheval. Le commerçant n'est pas habitué à cela et le résultat a été que ce commerce est tombé entre les mains de quelques rares commerçants qui le connaissent à fond. Ces commerçants sont généralement des gens qui ont beaucoup d'argent, et c'est l'opinion dans l'Ouest, et je crois qu'elle est fondée, qu'il existe une coalition. S'il y en a une, cela signifie que les cultivateurs de l'Ouest perdent de 20 à 25 pour 100 sur chaque bête à cornes qu'ils vendent pour l'exportation. C'est là une question de très grande importance. A l'appui de la déclaration que j'ai faite qu'il existe une coalition, je puis citer le cas d'une compagnie dans ma circonscription qui a expédié ses bestiaux elle-même l'année der-

M. HERRON.

nière, et qui a réalisé de \$8 à \$10 de plus par tête de bétail que le prix que le cultivateur ordinaire obtient dans l'Ouest pour ses bêtes à cornes. Cela signifie, ainsi que je l'ai dit, que le cultivateur perd de 20 à 25 pour 100. J'espère que le Gouvernement étudiera la question. J'espère que le ministre lui-même y apportera une attention personnelle, et qu'une commission sera nommée pour faire une enquête. J'aimerais à entendre le ministre nous dire ce qu'il en pense.

M. FISHER : Je dois dire que l'on m'a déjà fait des plaintes semblables à celles que l'honorable député (M. Herron) vient de faire entendre. J'avoue que la question est réellement embarrassante pour moi. Je ne crois pas qu'il existe de loi en vertu de laquelle on a pu empêcher une coalition dont le but est de diminuer les prix. Jusqu'ici on a cru généralement que le but d'une coalition était d'augmenter les prix, et je crains que nous n'ayons pas dans le moment de loi qui permette d'intervenir. Je ne vois pas non plus comment nous pourrions le faire. Je ne suis pas non plus suffisamment au courant de toutes les particularités pour me convaincre que les faits que l'on rapporte sont exacts en tous points. Mais je crois que c'est une question qui mérite d'être étudiée, et je veux me renseigner autant que possible. J'espère pouvoir le faire bientôt et si je puis trouver un moyen d'améliorer le commerce des bestiaux dans l'Ouest je le mettrai certainement en pratique.

M. STAPLES : Je désire appuyer ce que l'honorable député d'Alberta a dit. J'ai reçu pendant cette session plusieurs lettres de l'Ouest dans lesquelles on appelait mon attention sur ce sujet et me demandait de soulever la question dans la Chambre des communes.

Mais quant à l'examen de la question, on a conclu que c'est plutôt un sujet relevant de l'autorité fédérale et que le Gouvernement actuel devrait s'en occuper. Je ne saurais dire s'il existe ou non une coalition. Mais sûrement ces acheteurs de l'Ouest, qui font la manipulation de nos bestiaux à Winnipeg et à d'autres endroits opèrent de telle sorte que le producteur ne retire pas de ses bestiaux l'argent qu'il devrait en retirer.

J'ai quelque expérience à cet égard—très peu, il est vrai—car j'ai moi-même expédié un certain nombre de bestiaux à Winnipeg. L'automne dernier, j'ai expédié un chargement de bestiaux de ma propre ferme, et il sera peut-être à propos que je raconte ce qui m'est arrivé dans la circonstance, car cela permettra au ministre de se faire une idée des difficultés que nous avons à surmonter. J'étais absolument sans expérience lorsque j'expédiai ces bestiaux à Winnipeg. Ils arrivèrent dans cette ville tard un soir. Le lendemain matin, je me rendis sur les lieux et je trouvai mes bestiaux dans un des compartiments de la cour. Ils avaient diminué en poids à la suite de leur long voyage. Je

demandai si on leur avait donné à manger, et on me répondit qu'il n'était pas permis de donner à manger aux bestiaux avant qu'ils eussent été acceptés par l'acheteur. De fait, ces bestiaux restèrent dans la cour jusque vers midi le jour suivant. Une fois la vente effectuée, j'observai ce que l'acheteur allait en faire afin de me rendre compte de la manière dont on les traitait. Il commença par les classer, et après les avoir achetés les enferma dans son propre enclos et leur donna à manger. Il les vendit ce jour-là même à un acheteur de l'Est, et empocha le bénéfice résultant du gain en poids et du surcroît de prix. Je crois comprendre que les cours à bestiaux de Winnipeg ne sont pas administrés de la même manière que celles de Toronto, de Montréal et autres centres de l'Est. Je crois qu'ils sont la propriété du chemin de fer canadien du Pacifique, et c'est la manière dont cette compagnie se propose de prendre soin de nos bestiaux. Je crois que le gouvernement fédéral devrait s'enquérir de cette question et s'efforcer de déterminer l'adoption d'un régime pour le moins aussi favorable que celui dont on jouit dans les marchés de l'Est. C'est là une question qui devrait faire le sujet d'une enquête minutieuse, et je pense que le ministre sera en mesure de déterminer l'établissement de conditions plus satisfaisantes pour les éleveurs dans l'Ouest.

M. HERRON : N'existe-t-il pas une loi contre les coalitions dont le but est d'abaisser les prix ?

M. FISHER : Il en existe une quand elles cherchent à les élever.

M. WILLIAM JACKSON : Voilà nombre d'années qu'on a interdit l'importation sur pied de nos bestiaux sur les marchés anglais. Lorsque cette interdiction fut décidée, on donna pour raison que nos bestiaux étaient atteints de maladie. Je crois qu'il a été prouvé à maintes et maintes reprises que ce n'était pas le cas. Il me semble que si nos bestiaux ne sont pas atteints de maladie, on devrait nous dire pourquoi on les exclut du marché anglais. Je ne blâme pas l'Angleterre de mettre l'interdit sur nos produits, si elle le juge à propos, mais je voudrais qu'au moins elle le fit ouvertement. Nous savons bien que nos bestiaux ne sont pas atteints de maladie, et si l'entrée des marchés anglais leur est interdite, c'est à la demande des cultivateurs d'Angleterre et d'Irlande qui redoutent la concurrence. C'est du commencement à la fin une mesure de protection en faveur des éleveurs de la mère patrie. L'opposition la plus forte à l'abrogation de cet interdit dans la métropole vient de l'Irlande. De fait, nos bestiaux ne mettent pas le pied en Irlande ; il n'y a donc aucun danger que nos bestiaux transmettent de maladies aux troupeaux de ce pays. Si ce n'était de l'Irlande, il n'y a pas de doute que l'interdiction serait levée ; on la maintient simple-

ment pour protéger le cultivateur irlandais contre la concurrence des éleveurs canadiens.

Si j'étais cultivateur anglais, je dirais que le gouvernement britannique fait tout ce qu'il doit faire. Mais nous faisons partie de l'empire anglais. Bien que le lien qui nous rattache à la Grande-Bretagne ne soit pas aussi étroit que celui qui rattache l'Irlande à la couronne anglaise, nous n'en faisons pas moins partie de l'empire anglais. Nous sommes arrivés à l'âge viril, et le temps me semble arrivé où l'Angleterre devrait nous porter un peu plus d'attention.

Dans le cours de la session dernière, l'honorable député de Saint-Laurent de Montréal (M. Bickerdike) a déclaré que les négociants anglais seraient tout aussi disposés à acheter d'un Hottentot que d'un Canadien, à conditions égales. Il y a là beaucoup de vrai, et c'est à nous à montrer du ressentiment de ce que nos bestiaux sont représentés en Angleterre comme étant atteints de maladie quand, au fond, les hommes qui les dénigrent de cette manière savent fort bien qu'ils ne sont pas malades. Si nous nous reportons à quelques années en arrière, nous constaterons que les bestiaux de la république Argentine avaient libre accès sur les marchés de la Grande-Bretagne. Mais il n'en est plus ainsi aujourd'hui, et ils n'y peuvent plus pénétrer qu'après avoir été abattus et après que la viande a été congelée.

La même règle est applicable aux bestiaux des Etats-Unis. Nos bestiaux ne sont, sur les marchés anglais, par rapport aux bestiaux des Etats-Unis, l'objet d'aucun traitement privilégié. Mais en ce qui regarde les bestiaux des Etats-Unis, il est un procédé d'exploitation qui leur est appliqué et que nous n'avons pas encore adopté dans notre pays. Les Américains expédient leurs bestiaux en Europe sous deux formes. Ils ont établi un commerce de viande, mais en dépit du développement de ce commerce d'exportation de viandes, ils continuent d'expédier d'énormes quantités des bestiaux sur pied. Je ne toucherai pas pour le moment à la question des avantages qui seraient assurés aux cultivateurs canadiens par suite de l'abrogation de cet interdit. C'est une grosse question, tellement grosse, que, vraiment, je ne me sentirais pas le courage de l'aborder, même si j'en avais le temps. Mais il existe une raison pour qu'on ne lève pas l'interdit, et je m'en vais dire ce qu'elle est. Nous regrettons tous que sur les marchés anglais aujourd'hui, nos bestiaux canadiens ne soient pas cotés à un prix aussi élevé que les bestiaux des Etats-Unis. Nous expédions dans la même patrie des bestiaux qui ne sont pas finis ; nous devrions nous efforcer de les expédier dans un état d'engraissement un peu plus avancé. Le fait est, qu'aujourd'hui nous expédions dans ce pays des animaux d'engrais, non pas des animaux gras,

et comme ils doivent être abattus au port d'arrivée, toute l'industrie en souffre.

Or, je n'ai nullement l'intention de critiquer la conduite du département en ce qui regarde les mesures adoptées pour la suppression des maladies. J'ai assisté à presque toutes les réunions du comité de l'agriculture et je constate avec plaisir que ce comité se rend très bien compte qu'il nous faut exercer la plus grande vigilance en vue d'exclure les maladies de notre territoire. Nous n'avons qu'à nous reporter à quatre ou cinq ans en arrière, pour avoir à l'esprit l'interdiction dont furent frappés les bestiaux de la Nouvelle-Angleterre, à la suite d'une épizootie. C'était en hiver, et la voie la plus directe pour l'expédition de nos bestiaux au littoral maritime était celle du Pacifique-Canadien qui traverse l'état du Maine; et, bien qu'il eut été démontré au gouvernement anglais qu'il ne se trouvait pas un cas de maladie dans un rayon de 300 milles du tracé de ce chemin de fer, cependant, durant deux ou trois mois, il nous fut défendu d'expédier nos bestiaux par la ligne courte de Saint-Jean, parce que cette ligne coupait un coin de l'état du Maine, et il nous fallut faire nos envois par l'Intercolonial. Des représentants du Nord-Ouest ont parlé d'un monopole dans le commerce des viandes aujourd'hui. Or, d'un moment à l'autre, nous pouvons être privés du droit dont nous jouissons aujourd'hui sur les marchés de la métropole. Je ne critique pas la Grande-Bretagne d'avoir placé l'interdit sur tous les états de la Nouvelle-Angleterre. Mais si nous étions victimes d'une mesure semblable au Canada, aussitôt nous tomberions sous le joug des monopoleurs. Nous n'avons aucun moyen actuellement d'opérer l'écoulement de nos viandes.

Ce commerce est d'une nature qu'il ne peut être entrepris que par des capitalistes. Le jour est encore loin, je l'espère, où nous serons privés des droits dont nous jouissons actuellement sur le marché anglais. L'année dernière, au comité de l'agriculture, le président, cultivateur lui-même, prévoyait le temps où nous jouirons d'un régime différent sur les marchés de la métropole. Il va se faire un changement de gouvernement là-bas, déclara-t-il, et nous avons toutes raisons de croire que dès que ce gouvernement aura pu se mettre à la besogne il lèvera l'interdit. On lui rappela que le parti politique qui venait d'arriver aux affaires était celui même qui avait établi cet interdit. Nous regrettons tous que le président de ce comité n'ait pas pu constater de progrès dans ce sens depuis, et comme la session est déjà presque terminée, nous ne comptons pas avoir d'autres nouvelles de lui. Je le déclare encore une fois au ministre de l'Agriculture, j'approuve de tout cœur les mesures qu'il a prises pour empêcher la propagation des maladies dans notre pays. Nous savons qu'il s'ex-

M. JACKSON.

pédie actuellement à travers le Canada des bestiaux à provenance des Etats-Unis. Nous savons que depuis la suppression des défenses, nos bestiaux et les leurs sont sur le même pied. Il nous faut donc être constamment aux aguets si nous ne voulons pas que quelque maladie contractée par nos bestiaux ne fournisse aux autorités de la Grande-Bretagne un prétexte pour maintenir l'interdit en dépit de nos protestations.

Recensement quinquennal des provinces du Manitoba, de la Saskatchewan et de l'Alberta, \$50,000.

M. STAPLES : Je désire signaler à l'attention du ministre de l'Agriculture un fait-divers paru dans le "Free Press" de Winnipeg, le matin du 6 juillet dernier. Cet entrefilet ayant été publié par l'organe du Gouvernement, l'honorable ministre n'hésitera pas à y ajouter foi. Il y était constaté que le révérend M. Flett avait été nommé recenseur de cette vaste étendue du pays au nord de Prince-Albert. Cet excellent homme est sans doute compétent à tous égards et il se peut qu'il fasse acte de prudence en amenant avec lui un guide dans cette vaste région inconnue. L'article déclare qu'il s'est assuré les services d'un guide, et ce guide n'est autre que le fameux J. H. Moberley. Nous avons entendu parler quelque peu de cet individu dans le cours de la présente session, et s'il accompagne ce pasteur en qualité de guide, il recevra sans doute une rémunération quelconque, et cette rémunération viendra directement ou indirectement de l'Etat. Je félicite le ministère de l'esprit de suite dont il fait preuve en nommant un homme de la réputation du sieur Moberley pour remplir ces fonctions.

Il est vrai que nous avons eu à notre service de vaillants et dignes personnages, comme Preston, "l'homme à la machine," Jackson, celui qu'on prétend s'être parjuré, et le notaire Leach, "du trait rouge," M. Ayotte et M. Ingraham. Tous ces messieurs ont été récompensés de l'excellent travail qu'ils ont effectué dans le cours de la lutte électorale; mais je dois avertir le ministre que si ce personnage, Moberley, a été nommé pour remplir cet emploi de guide, le Gouvernement ne le récompense pas suivant son mérite. Il est vrai que ces autres messieurs que j'ai nommés ont fait de la bonne besogne, mais ils ne sont pas comparables sous le rapport du talent à ce Moberley, l'homme qui, dans le cours de la dernière élection provinciale, dans cette contrée du septentrion, a pu, en une seule nuit, rassembler et faire voter tout un bureau de 150 électeurs. Comme résultat, le candidat du Gouvernement s'est trouvé élu, et pas un seul de ces électeurs n'a jamais vu un bulletin de vote. Si le Gouvernement encourage les actes de cette nature, et il semble vouloir le faire, je dois dire qu'il ne récompense pas cet homme suivant son mérite.

S'il est vrai que cet individu a été nommé par le ministère, soit directement soit indirectement, il est dans l'intérêt public, à mon avis, qu'il soit rappelé sur-le-champ. Il ne faut pas lui donner l'occasion de se transporter dans ce pays et de masquer son jeu, même quand il s'y rendrait en qualité de guide du révérend M. Flett.

M. FISHER : Cette question m'a été signalée l'autre jour par l'honorable député de Qu'Appelle (M. Lake). Je suis aussitôt allé aux renseignements et j'ai constaté que le nom de M. Moberley n'est pas sur la liste des recenseurs. Je ne sais pas qui sont les guides. Ce sont les recenseurs eux-mêmes qui engagent leurs guides.

M. STAPLES : Est-ce le Gouvernement qui les paie?

M. FISHER : Certainement. Si M. Flett a retenu les services de Moberley, c'est la première nouvelle que j'en ai.

M. URIAH WILSON : Permettriez-vous cela ?

M. FISHER : Je n'ai été à même ni de le permettre ni de le défendre.

M. URIAH WILSON : Le ministre ne considère-t-il pas qu'il serait de son devoir d'envoyer un télégramme sur-le-champ et de s'assurer si les services d'un homme de ce calibre ont été retenus par un de ces fonctionnaires? Dans l'affirmative, le ministre devrait le destituer. Et si le recenseur proteste, il faudrait le destituer également.

M. FISHER : Je reconnais bien qu'un individu convaincu du délit dont Moberley a été accusé ne devrait pas être employé par le Gouvernement. Et s'il est employé, je verrai aussitôt que possible à empêcher qu'il ne se mette en route.

M. LAKE : Je suis heureux d'entendre le ministre faire cette déclaration. Je vais donner lecture du fait-divers de l'"Advocate", de Prince-Albert.

James Flett a été nommé pour faire le recensement dans la circonscription n° 2, laquelle comprend la partie septentrionale de la circonscription de Prince-Albert. M. Flett parle la langue des Indiens de cette région, mais ne connaissant pas le pays très bien, il a engagé H. G. Moberley comme guide.

J'ai lu l'information dans la salle de lecture ce matin.

M. FISHER : Est-ce bien M. J. H. Moberley, l'individu que l'on dit avoir été condamné ?

M. LAKE : J'en suis convaincu. Il ne saurait y avoir de doute à cet égard.

M. FISHER : Je ne connais pas le journal et je ne connais pas les faits.

M. LAKE : L'autre journal de Prince-Albert déclarait la semaine dernière qu'il était de rumeur courante que M. H. J. Moberley,

qui avait été condamné en raison de ces attentats, s'en allait dans le nord pour faire le recensement. Moberley est celui qui a déclaré sous serment que, bien qu'il n'eût pas été enregistré de votes, il avait inscrit une liste de noms dans le cahier de scrutin, écrit le mot " voté " vis-à-vis de chaque nom, ainsi que son propre nom, et en même temps a juré qu'il n'avait pas vu un bulletin de vote de la journée.

M. FISHER : Si cet homme est à l'emploi de mon département, dès que je m'en serai assuré, je le congédierai.

Plusieurs DEPUTES : Très bien ! très bien !

Recensement quinquennal du Manitoba, de la Saskatchewan et de l'Alberta (à voter de nouveau), \$70,000.

M. LAKE : A-t-on fait observer au ministre qu'il semble régner un mécontentement assez vif parmi les recenseurs, en raison de l'insuffisance de la rémunération qui leur est accordée ?

M. FISHER : Oh ! oui, j'en ai entendu parler à maintes reprises.

M. LAKE : Le "Mercury", d'Estevan, publie un article vigoureux à ce sujet ; ce journal, si je ne me trompe, est aujourd'hui la propriété d'un des inspecteurs de home-steads, qui y consacre son temps. Le "Mercury" publie un article dans lequel il critique vivement le ministère de ne pas rémunérer convenablement ses amis nommés pour faire ce recensement. On affirme qu'un individu conduisant un attelage de bœufs gagnerait plus d'argent qu'à faire le recensement. Quelle est l'échelle des prix ?

M. FISHER : Il m'a été adressé des plaintes à ce sujet, mais j'y suis bien accoutumé. Lors du dernier recensement, les recenseurs m'ont reproché à mainte reprise ma parcimonie, tandis que des membres de la députation me reprochaient mon extravagance. Si je fais la part d'exagération de côté et d'autre, j'en arrive à la conclusion que je me suis tenu dans le juste milieu, et j'espère qu'il continuera d'en être ainsi. J'ai tenu compte de la rareté de la main-d'œuvre dans l'Ouest, où les salaires sont plus élevés que jamais, et où il serait difficile de recruter le nombre de recenseurs voulu, à moins de les rémunérer généreusement de leurs services. Je n'ai voulu aucunement être extravagant, mais en même temps j'ai voulu m'assurer les services d'hommes capables, afin que le recensement pût être mené à bonne fin rapidement. Je n'ai pas nommé de commissaires, mais j'ai chargé trois fonctionnaires du bureau principal à Ottawa, qui ont de l'expérience dans ce genre de travail, de se transporter là-bas, un dans chacune des provinces ; et leurs appointements ne seront pas augmentés, nous leur rembourserons simplement

leurs dépenses. Pour toute personne vivante dont il fera le relevé, le recenseur recevra 4 cents.

M. LAKE : Quel était l'ancien tarif ?

M. FISHER : 5 cents en 1901, et 3 cents en 1891. Pour toute ferme de cinq acres ou plus dont il fera le relevé, le recenseur recevra 12 cents, tandis qu'il en recevait 25 en 1901 et 15 en 1891.

M. LAKE : Retire-t-il cette somme en outre de ce qui lui est payé par tête d'habitant qu'il a recensé ?

M. FISHER : Oui.

M. LAKE : Retire-t-il cette rétribution pour une ferme inoccupée comprenant cinq acres de labour ?

M. FISHER : Non, pas si elle est inoccupée, mais s'il découvre le propriétaire de la ferme et recueille les renseignements requis au sujet de cette ferme, il lui sera payé 12 cents. La raison pour laquelle le tarif n'est pas aussi élevé que l'année dernière, c'est que nous avons condensé le tableau et que les questions à poser sont loin d'être aussi nombreuses.

Pour le temps qu'il passe à aller chercher ses instructions et à revenir de l'endroit où on les lui donne, le recenseur a droit à une rémunération de \$3 par jour, plus ses frais de voyage. Nous lui payons une somme de \$5 pour chaque township dont il fait le recensement, et cette somme est censée défrayer ses dépenses. Ce tarif est applicable aux parties colonisées du pays ; quant aux régions dont les habitants sont disséminés, nous avons un arrangement différent : nous payons au recenseur \$3 par journée de dix heures, et \$2 par jour pour les services d'un guide ou d'un voiturier, ainsi qu'une somme de \$3 par jour pour solder ses dépenses établies par pièces justificatives. Il existe une liste de régions à population disséminée ; mais si nos commissaires constatent que depuis l'année dernière quelques-unes de ces circonscriptions renferment une population agglomérée, ils sont autorisés à payer le recenseur suivant le tarif général.

M. LAKE : Qu'entendez-vous par un township dont la population est agglomérée ?

M. FISHER : C'est un point dont la décision est laissée aux commissaires ; mais si j'en juge par le dernier recensement, et le nombre d'homesteads inscrits depuis le dernier relevé, les recenseurs en faisant raisonnablement diligence pourront gagner de \$5 à \$6 par jour sous forme d'appointements et de frais de route. J'ai pensé que c'était là un tarif raisonnablement élevé ; mais certains gens sont d'un autre avis, et nombre de personnes m'ont demandé de payer davantage. Je n'ai pas voulu le faire, et j'ai le plaisir d'annoncer que le travail est en bonne voie d'exécution sur à peu près toute la ligne ; dans certains cas où je n'ai pas pu trouver de recenseur pour le faire, ce travail est exécuté par le commissaire de la gendar-

M. FISHER.

merie à cheval. On m'informe qu'il y a douze cas de cette nature sur un total de 650 dans le Nord-Ouest.

M. LAKE : Je n'en suis pas surpris ; et je suis très heureux que le ministre n'ait pas haussé le tarif. J'ai relevé une seule plainte à ce sujet dans le "Mercury", d'Estevan ; mais on n'a aucune raison de se plaindre de ces prix. Je ne me figurais pas que ces diverses sommes pussent être gagnées concurrentement. Il me semble qu'un particulier peut encaisser de très jolies sommes à ces prix.

M. FISHER : Il peut gagner de \$5 à \$6.50 par jour.

M. LAKE : Facilement. La seule difficulté c'est que quelques-unes de ces circonscriptions sont très vastes et qu'il faudra peut-être beaucoup de temps pour en faire le recensement.

M. FISHER : J'ai autorisé mes commissaires, s'ils constatent qu'il en est ainsi et qu'il se produit des retards, à subdiviser les circonscriptions ; mais ils n'ont été obligés de le faire que dans un ou deux cas.

M. WILLIAM WRIGHT : Je désire signaler à l'attention du ministre une plainte qu'on a faite l'année dernière à propos du dernier recensement, je veux dire la confusion des populations urbaines avec les habitants des campagnes. L'année dernière, le ministre du Commerce déclara qu'à l'occasion du présent recensement on verrait à éviter cette confusion. Je me rends compte qu'il est difficile d'y arriver, étant donnée la pratique que l'on a dans l'Ouest d'inclure de vastes étendues dans les territoires de villes ou de villages. Mais si les recenseurs y mettent un peu d'intelligence et reçoivent les indications nécessaires, on arrivera à nous donner d'une manière assez exacte le nombre de ceux qui habitent des villes et des villages, et dès lors nous pourrions déterminer le nombre des cultivateurs établis dans le pays. On a formulé la même plainte en ce qui regarde les Provinces maritimes, mais cette question pourra être réglée lorsque le temps sera venu de faire le recensement général. A-t-il été pris des mesures en vue d'obvier à cette confusion dans le cas actuel ?

M. FISHER : Oui, et les données dont parle l'honorable député ont été compilées pour le dernier recensement et publiées dans une des brochures sur l'immigration. Je lui en transmettrai un exemplaire.

M. LAKE : Le recensement du Nord-Ouest sera-t-il fait township par township ?

M. FISHER : Oui.

Subvention à l'exposition de Charlottetown pour 1906, \$10,000.

M. FISHER : Les habitants de l'île du Prince-Edouard ont déclaré qu'ils ne s'attendaient nullement à obtenir une subven-

tion pour l'exposition du Dominion et comme cette exposition doit être tenue à Halifax cette année, ils demandent un peu d'aide, les exposants d'Halifax devant exposer à Charlottetown à leur tour.

Quarantaine, service d'hygiène des animaux, \$75,000.

M. E. M. MACDONALD : Le ministre voudrait-il dire où en sont rendus les choses relativement à ce qu'on appelle la maladie des bestiaux de Pictou, maladie qui a fait son apparition dans la Nouvelle-Ecosse, s'est répandue dans la plupart des comtés de l'est, et récemment, si mes renseignements sont exacts, a éclaté dans l'île du Prince-Edouard. Durant nombre d'années, cette maladie a été regardée comme contagieuse, et il était accordé une indemnité pour les bestiaux abattus sous la surveillance des fonctionnaires du département aux termes de la disposition du statut y relative. Je crois que le département a conduit des expériences à Antigonish en vue de découvrir la cause et quelque moyen de guérison de cette maladie. J'aimerais à connaître où en sont exactement les choses, car c'est là pour nous une question importante.

M. FISHER : Cette maladie a gardé un caractère local, seuls des bestiaux des comtés de Pictou et d'Antigonish, et récemment quelques-uns dans l'île du Prince-Edouard, en ayant été atteints. Longtemps la maladie resta à l'état de mystère; on s'efforça de mettre fin à ses ravages; mais en somme, le plus clair de l'affaire, c'est que nous dépensions, chaque année, à peu près \$4,000 pour indemniser les propriétaires des bestiaux que nous abattions. Voilà plus de vingt ans que nous le faisons. Le docteur Rutherford m'engagea à faire une enquête à fond. On était généralement d'avis là-bas que la maladie avait pour cause la consommation par les animaux d'une mauvaise herbe communément appelé "Stinking Willie".

Nous avons pris une pièce de terre infestée de cette herbe et nous y avons placé des bestiaux en parfaite santé, d'une autre partie du pays. Nous leur avons laissé manger de cette herbe et nous les avons nourris en hiver de foin qui en contenait. Nous avons pris d'autres animaux qui étaient de ce pays et qui, sans doute, avaient mangé de cette mauvaise herbe et nous les avons soigneusement séparés des autres; nous les avons mis sur des pâturages ne contenant pas de ces herbes, et nous les avons nourris de foin n'en contenant pas, et ces bestiaux ont continué d'être en bonne santé. Nous avons poursuivi ces expériences deux années durant, avec divers bestiaux, et nous les avons nourris différemment, de manière à varier la nature des épreuves; et nous en sommes arrivés à la ferme conviction que la maladie provenait de la consommation de cette mauvaise herbe. S'il en est ainsi, on ne peut plus considérer cette maladie com-

me étant épidémique, et dès lors nous avons jugé que nous n'avions plus de droit d'accorder d'indemnité aux termes de l'acte des épizooties, et nous avons émis récemment un décret en conseil déclarant qu'il ne serait plus accordé d'indemnité. Nous avons découvert dans le cours de nos expériences que les moutons peuvent consommer cette herbe impunément, et nous avons voulu nous assurer s'il ne serait pas pratique de parquer sur ce lopin de terre des moutons, qui brouteraient cette herbe et la détruiraient. Voilà un an et demi que nous avons des moutons sur ce pâturage, et ils sont aussi vigoureux que le jour où ils y sont arrivés. Ils ont consommé de cette herbe dans le pâturage en été, et ils en ont consommé sous forme de foin, et ils ne s'en trouvent pas plus mal apparemment. Nous y avons aussi quelques chèvres, qui broutent cette herbe. Nous n'avons pas poursuivi nos expériences encore assez longtemps pour être en mesure de faire des déclarations très positives, mais nous espérons être bientôt en mesure de conseiller aux cultivateurs l'adoption de ce moyen de détruire cette mauvaise herbe, en la faisant pâturer par des moutons.

M. E. M. MACDONALD : Je crois qu'il existe une maladie semblable dans la Nouvelle-Zélande et que le gouvernement de ce pays s'est appliqué méthodiquement à enrayer la propagation de cette mauvaise herbe et à favoriser sa destruction.

Le moyen de solution que l'on propose en conseillant aux cultivateurs de mettre les moutons à pâturer ces champs me paraît insuffisant pour assurer la destruction de cette mauvaise herbe; et je voudrais chercher à faire comprendre au ministre combien il serait important et désirable pour lui de se concerter avec les autorités municipales en vue de l'application de moyens plus énergiques de combattre la maladie. Je crois qu'il a été transmis des résolutions au ministre; à tout événement il n'en a été transmis, dans lesquelles on demande qu'il soit pris quelque mesure dans ce sens. Le ministre se rendra compte qu'avant qu'on ait opéré la transition d'une espèce animale à l'autre dans une localité quelconque, il s'écoulera beaucoup de temps, et dans l'intervalle, la maladie continuera de faire des ravages.

M. FISHER : Je serais très heureux, assurément, de faire tout ce que la loi permet de faire pour assurer la destruction de cette mauvaise herbe. Ce serait pour mon département se charger d'une besogne un peu lourde que d'entreprendre la destruction des mauvaises herbes dans toute l'étendue du pays; et si d'une part, cette herbe est très funeste aux bestiaux, il en est un grand nombre d'autres dans tout le Canada qui sont aussi très nuisibles. Je ne serais on ne peut plus heureux, de pouvoir formuler quelque plan qui me permettrait de porter remède au mal, sans me susciter de trop

grands embarras dans les autres parties du pays.

M. STAPLES : A ce sujet, je désire signaler à l'attention du ministre ce que je considère être une injustice pour le Manitoba relativement à l'abatage des chevaux atteints de la morve. J'ai discuté cette question quelque peu à une séance précédente du comité. J'ai devant moi une liste qui m'a été transmise par le gouvernement du Manitoba énumérant les cas qui se sont produits depuis le 1er septembre 1904 jusqu'au 29 janvier 1905. Le Gouvernement actuel a commencé à s'occuper des chevaux atteints de la morve et à indemniser les propriétaires des chevaux atteints de cette maladie et qu'il a fallu abattre, le 9 ou 10 septembre 1904. Mais ce n'est que le 25 janvier 1905 qu'il s'est occupé de combattre cette maladie dans le Manitoba. Dans cet intervalle, cinquante-huit chevaux atteints de cette maladie ont été abattus au Manitoba. Je le répète, les habitants du Manitoba ont contribué leur part des sommes requises pour indemniser les propriétaires de chevaux atteints de la morve dans toute l'étendue du Canada. Je ne comprends pas pourquoi le ministre s'obstine à refuser d'indemniser les particuliers du Manitoba qui ont été assez malheureux pour perdre des chevaux de cette manière. En parcourant cette liste, j'y relève les noms de beaucoup de personnes qui me sont connues. Nombre d'entre elles se sont trouvées fort embarrassées dans la conduite de leurs opérations agricoles par suite des lourdes pertes qu'elles ont ainsi subies. Il me semble que le Gouvernement pourrait demander un crédit spécial en vue d'accorder à ces messieurs au moins \$75 ou \$100 par tête. Plusieurs d'entre eux sont pauvres, et il me semble que je ne me montre ni déraisonnable, ni injuste, en faisant cette demande, et qu'il ne serait que juste que ces malheureux cultivateurs dont les noms figurent sur cette liste fussent indemnisés. Je suppose que le ministre va dire, comme il l'a déjà dit, que légalement, il ne saurait le faire. Il va sans doute dire, j'imagine, comme il l'a dit auparavant, que la province du Manitoba n'a pas consenti à se décharger sur lui du soin de combattre cette maladie avant le 25 janvier; mais j'ai étudié cette question très attentivement avec le ministre provincial qui en était chargé, et il m'informe qu'on n'a aucunement cherché à empêcher le gouvernement fédéral de régler cette question, que même il n'était que trop heureux de s'en décharger sur le gouvernement fédéral. Je fais appel de nouveau au ministre de l'Agriculture (M. Fisher) et je le prie de revenir sur la décision qu'il a donnée et de voir, par le moyen d'un crédit spécial, à indemniser ces malheureux cultivateurs dont les chevaux ont été abattus.

M. HERRON : Quelle était la valeur totale de ces chevaux ?

M. FISHER.

M. STAPLES : L'état ne l'indique pas, mais je suppose que la valeur de chacun de ces chevaux variait de \$100 à \$250, et dans quelques cas n'atteignait même pas ce chiffre. A mon avis, une somme de \$10,000 serait probablement suffisante, et un crédit de \$5,000 suffirait à peine pour les indemniser quelque peu.

M. FISHER : Je reconnais tout à-propos des observations de l'honorable député (M. Staples); mais je lui ai déjà indiqué les raisons qui nous empêchent légalement de nous rendre à son désir. L'honorable député demande qu'il soit voté un crédit spécial pour solder ces réclamations. Mais il est nombre de gens dont les chevaux furent abattus quelques semaines ou quelques jours seulement avant la date où nous avons commencé à indemniser les propriétaires de ces chevaux atteints de la morve et abattus, et nous avons toujours refusé de les indemniser, parce que en ce faisant nous aurions ouvert la porte à des réclamations innombrables. L'honorable député de Qu'Appelle (M. Lake), se souvient, j'en suis sûr, d'un cas très pénible où le propriétaire des chevaux abattus fit une maladie très grave à la suite de cette perte. J'aurais été très heureux assurément d'être à même de demander un crédit dans ce cas; mais je ne pouvais pas le faire, et je ne vois pas comment je pourrais le faire dans le cas signalé par l'honorable député de Macdonald (M. Staples).

M. STAPLES : Je ne demande pas au ministre de remonter à l'époque où il a commencé à indemniser les habitants des autres provinces. Je lui demande simplement d'indemniser les propriétaires de chevaux dans le Manitoba à partir du jour où ils ont été appelés à contribuer leur part de cette subvention. Le cas mentionné par l'honorable ministre n'est pas comparable au mien. C'était, n'est-ce pas, avant que le Gouvernement eût résolu d'indemniser les propriétaires de chevaux atteints de cette maladie et abattus en conséquence.

M. FISHER : L'honorable député me permettra-t-il de lui poser une question? Ces chevaux dont il parle ont-ils été abattus par ordre du gouvernement manitobain ?

M. STAPLES : Oui.

M. FISHER : A-t-on abattu des chevaux autres que ceux manifestant des symptômes cliniques ?

M. STAPLES : Je n'ai pas ce renseignement ici.

M. FISHER : Je crois que non. Et au moment même où les vétérinaires du Manitoba ordonnaient l'abatage de ces chevaux nous faisons abattre des douzaines de chevaux dans tout le Canada sans accorder d'indemnité. Ces cas étaient absolument semblables. L'honorable député me demande de faire une exception et d'indemni-

ser les propriétaires de ces chevaux ; mais je n'ai pas indemnisé les propriétaires de chevaux abattus d'autres parties du Canada dans les mêmes conditions.

M. STAPLES : Je crois que certains de ces chevaux ne manifestaient pas de symptômes cliniques. Tout ce que je demande à l'honorable ministre d'est d'accorder à la province du Manitoba le même traitement qui est accordé à d'autres provinces.

M. HERRON : Le département a-t-il pris quelque décision au sujet de l'obligation de baigner les bestiaux atteints de la gale ?

M. FISHER : Vu les renseignements que nous avons en main, nous ne voyons pas qu'il soit nécessaire d'imposer l'obligation de baigner des bestiaux dans la région tout entière. Il peut avoir été émis un ordre pour une certaine superficie restreinte. Nous serions heureux si nos renseignements nous dispensaient d'émettre un ordre quelconque à cet égard ; mais je ne dirai pas qu'un tel ordre ne sera pas émis plus tard.

M. HERRON : L'honorable ministre ignore pas que les habitants de cette région protestent énergiquement contre la proposition de les contraindre à baigner leurs bestiaux ?

M. FISHER : Oui.

M. HERRON : Et ils ont raison, à mon avis.

M. FISHER : Mais il y a un bon nombre de personnes là-bas qui approuvent hautement l'idée.

Frais de gestion—département du Travail—Appointements, \$15,037.50 ; dépenses imprévues, \$937.50.

L'honorable M. RODOLPHE LEMIEUX (ministre du Travail) : La réduction apparente de plus de \$3,000 en comparaison de l'année dernière vient de ce que le budget actuel n'est que pour neuf mois, et non pas pour l'année complète. D'autre part, il n'y a pas d'augmentation, le montant est proportionnellement le même que l'année dernière. On demande les appointements d'un commis de seconde classe ; nous avons besoin d'un traducteur au département. Jusqu'à présent la traduction de la "Gazette du Travail," de l'anglais en français, a été faite par un des fonctionnaires du département des Postes. Ce nouveau commis sera chargé de ce travail, mais les dépenses ne seront pas augmentées. Puis nous avons besoin d'un nouveau messenger, pour lequel nous demandons \$500 par année, au lieu de \$700, car il se trouve à remplacer un commis de 3e classe.

Département du Travail—Allocation aux correspondants, impressions et papeterie (y compris l'impression de la "Gazette du Travail"), mise à exécution de l'Acte d'administration et de l'Acte d'arbitrage des chemins de fer, frais de voyage et \$500 à un comptable qui peut être

membre du service civil, notwithstanding les dispositions de l'Acte du service civil, \$21,562.50.

M. LEMIEUX : Je propose de modifier ce crédit par substitution des mots "de conciliation" aux mots "d'administration".

(La motion est adoptée.)

M. BLAIN : Je m'aperçois qu'on a décerné des titres parmi le personnel du département du Travail. Leur acceptation nous a étonnés. Le ministre peut probablement nous fournir des explications à ce sujet.

M. LEMIEUX : Tout ce que je puis dire c'est que M. King, le digne sous-ministre du Travail, a été l'objet d'une grande distinction à l'occasion de la fête de la Confédération ; il a reçu des félicitations de toutes parts. On dit que M. King a rendu de précieux services à la classe ouvrière de ce pays. De plus, c'est un lettré.

M. King est le seul Canadien, qui à un âge aussi peu avancé, après des études spéciales poursuivies non seulement au Canada mais aux Etats-Unis, a eu l'insigne honneur de décrocher le titre qu'on lui a conféré. C'est l'un des meilleurs fonctionnaires de l'Etat et il fera honneur au département du Travail.

M. SPROULE : J'ai lu dans un journal que ce titre n'a pas été décerné sur la proposition du cabinet mais grâce à l'intervention directe du Gouverneur général, ce qui n'a pas plu au premier ministre. Ce bruit est-il fondé ?

M. FIELDING : L'honorable député ne doit pas avoir une foi aveugle dans tout ce qu'il lit dans les journaux autres que la "Gazette du Canada" au sujet des sentiments du cabinet. Toutefois, la part de celui-ci dans la dispensation de ces honneurs est une grave question, et je préférerais que l'honorable député renouvelât son interpellation en la présence du premier ministre.

Ministère des Postes—Appointements de M. Hector B. Verret secrétaire particulier, à titre de commis de 1re classe, à compter du 1er juillet 1906, jusqu'au 31 mars 1907, à \$1,600 par année, \$1,200.

M. LEMIEUX : M. Verret était l'un des commis du ministre de la Justice et remplissait en même temps les fonctions de secrétaire de l'avocat général. Appelé à la direction du ministère des Postes, j'ai décidé de le retenir à mon service. Le budget n'en sera pas grevé, attendu que M. Verret n'aura pas de remplaçant au ministère de la Justice. Il touche les mêmes appointements qu'auparavant.

M. BLAIN : Le ministre est peut-être disposé à nous dire quelle sera l'attitude de son département au sujet des appointements des receveurs de la poste. Nous avons eu des démêlés avec son prédécesseur, qui ne voulait pas permettre aux receveurs de la poste de se livrer à d'autres occupations

lorsqu'ils recevaient une rétribution suffisante.

M. LEMIEUX : Il n'y a pas assez longtemps que je dirige mon ministère pour avoir arrêté la ligne de conduite qu'il suivra. Cependant, je puis dire que j'entends traiter avec justice tous les receveurs de la poste du pays.

Un comité composé de receveurs de la campagne a été choisi dans le but de faire des représentations au Gouvernement, pendant les vacances de la Chambre, au sujet des appointements que touche cette catégorie d'employés. J'ai déjà reçu plusieurs communications à ce sujet et le projet d'augmenter ces appointements a été mis à l'étude par le département.

Les employés du service extérieur, non seulement des Postes mais de l'Accise et des Douanes, ont aussi envoyé des délégués auprès du Gouvernement; ils désirent recevoir des appointements plus élevés. Au cours des vacances parlementaires, j'aurai le loisir d'étudier cette question. Lorsque j'aurai consulté mes collègues, je pourrai à la prochaine session, je l'espère, faire connaître la décision que nous aurons prise.

M. STOCKTON : Le directeur général des Postes doit se rappeler, car il y a assisté, l'entrevue des employés des Postes avec le premier ministre dans la salle du conseil. Les employés du service extérieur présentèrent une requête et ceux du service intérieur en présentèrent une autre. Ils déclarèrent que leurs appointements n'avaient pas été augmentés depuis vingt ans. Ils m'ont paru avoir bien établi la légitimité de leur réclamation et le directeur général des Postes semblait partager cet avis. En tout cas, le premier ministre leur donna l'assurance que leur requête serait sérieusement examinée par le cabinet.

Je sais de science certaine que les membres de cette délégation désirent impatiemment connaître le résultat de cette démarche. Je souhaite sincèrement que le ministre trouve moyen de se rendre à leurs désirs.

En entendant le ministre des Finances, dans son exposé budgétaire, parler d'un ton rejoui du chiffre élevé de l'excédent et de la grande prospérité du pays, j'ai cru que nous devrions nous occuper du sort des employés publics et augmenter leurs appointements un peu plus souvent que tous les vingt ans. J'espère donc que l'honorable directeur général des Postes saisira la première occasion de consulter ses collègues et prendra une décision qu'accueilleront avec joie les personnes qui faisaient partie de cette délégation.

M. LEMIEUX : J'étais présent lorsque cette délégation s'est rendue auprès du chef du cabinet il y a trois ou quatre semaines, et j'ai été bien aise de constater que la requête présentée au nom des employés du service extérieur était bien ac-

cueillie par les députés des deux partis. De fait, les délégués avaient à leur tête des membres appartenant aux deux côtés de la Chambre, ainsi que des sénateurs. Leur plaidoyer m'a paru avoir beaucoup de force. Le raisonnement du porte-paroles des délégués m'a presque persuadé qu'il était temps de remanier l'échelle des appointements de cette classe de fonctionnaires. Depuis dix ou quinze ans, la vie coûte beaucoup plus cher.

Ainsi que l'honorable premier ministre l'a dit, ceux de ses collègues plus directement concernés dans le bon fonctionnement des administrations publiques se proposent de mettre ce problème à l'étude après la prorogation et seront probablement en état de faire une déclaration à ce sujet à la prochaine session. Voilà tout ce que je puis dire à l'heure qu'il est. Cependant, j'ajouterai que j'ai les plus vives sympathies pour les employés du service extérieur, car je suis moi-même le fils d'un fonctionnaire public qui compte quarante-cinq années de service.

M. BARKER : J'ai entendu avec satisfaction les explications de l'honorable directeur général des Postes. J'ai assisté à l'interview qu'il mentionne et j'étais aussi présent dans une circonstance antérieure, du temps de son prédécesseur, sir William Mulock, lorsque des représentations dans le même sens parurent être bien accueillies sans produire de résultat. J'espère qu'on ne négligera pas de s'occuper d'un fait qui a été signalé avec persistance dans ces deux circonstances.

C'est une injustice dont se sont plaints les employés du service extérieur et qui n'avait jamais été dévoilée auparavant. Les délégués ont exposé qu'ici, dans la ville d'Ottawa, des employés, dits du service extérieur, qui accomplissent un travail important, certainement aussi important, a-t-on dit, que celui des employés du service intérieur, dont la journée est plus longue, qui ont la même valeur, sont sur un pied différent sous le rapport des appointements, uniquement parce qu'ils ne sont pas sous le même toit que les fonctionnaires du service intérieur. Cela m'a paru des plus étranges.

Je ne voudrais pas retarder les travaux du comité en enchérissant sur ce que le député de Saint-Jean et le directeur général des Postes ont si bien dit. Mais j'espère que, lorsque des ministres, apparemment convaincus par les représentations qui leur sont faites, feront des promesses aux députations qui se rendent auprès d'eux, ils ne laisseront pas passer ces représentations comme lettre morte.

J'apprends que le Gouvernement projette de nommer un comité du service civil dont les membres examineront et discuteront la question des appointements et auront probablement l'occasion de soumettre aux mi-

nistres les aspirations des diverses catégories d'employés publics. Je crois que cela a déjà eu lieu, mais qu'on avait recruté les membres du comité dans ce qu'on peut appeler les hautes sphères de l'administration, si ce n'est exclusivement dans les rangs du service intérieur. On a laissé entendre—à juste titre selon moi—que, si des représentants sont choisis pour discuter cette question avec le ministre, le service extérieur, aussi bien que le service intérieur, devrait être consulté.

J'exprime cette idée, espérant que le ministre en tiendra compte.

M. SINCLAIR : Il ne faut pas perdre de vue qu'il y a quelques années, dans toute l'étendue du Canada, les receveurs de la poste touchaient la maigre pitance d'environ un dollar par mois. Je parle des pauvres receveurs de la campagne. Il y a quelques années, cette somme fut doublée et le minimum de la rétribution fixé à \$25 par année. Chacun reconnut que c'était faire un pas dans la bonne voie. Pourtant, nous sommes tous d'avis que cette rétribution est encore beaucoup trop modique et que, si les recettes du ministère le permettent, il serait très populaire et fort légitime de mieux rétribuer ces receveurs de la poste dans les campagnes. J'ai dans mon pupitre une lettre d'un receveur qui m'apprend qu'il prépare 56 sacs de dépêches par semaine, qu'il livre le courrier dans son arrondissement et qu'il ne touche que \$46 par année. Le courrier arrive à une heure avancée de la nuit et le receveur est obligé de veiller fort tard pour le recevoir. Il m'est venu à l'idée que c'était beaucoup de peine et de travail pour la modique somme de \$46. Evidemment, c'est ce qui se passe dans tout le Canada. J'espère donc que le directeur général des Postes et le cabinet mettront ce problème à l'étude et lui donneront une solution généreuse.

Plusieurs receveurs touchent une commission. Les uns sont rétribués d'après la quantité des timbres-poste vendus. Ainsi, lorsque le port des lettres a été abaissé de trois à deux cents, leur rétribution a été diminuée d'un tiers environ. Les receveurs, si je comprends bien, reçoivent le même pour-cent sur les timbres-poste de deux cents qu'ils touchaient auparavant sur ceux de trois cents.

M. FOWLER : Il se vend plus de timbres-poste aujourd'hui.

M. SINCLAIR : Je veux dire que leurs chances d'obtenir une meilleure rétribution ont été diminuées. La vente a dû augmenter d'un tiers avant qu'ils reçussent autant qu'auparavant, à cause de la réduction du port des lettres de trois à deux cents. Je déclare que je suis favorable aux démarches tendant à obtenir une plus forte rétribution pour les receveurs de la poste.

M. LEMIEUX : Voici comment ils sont

rétribués : ils touchent 40 pour 100 des recettes jusqu'à concurrence de \$800 ; 25 pour 100 des recettes entre \$800 et \$10,000 ; 15 pour 100 sur tout ce qui dépasse \$10,000. Le minimum des appointements est de \$25 par année. Le département s'occupe de la question. Dans tout le Canada, on est d'accord pour demander le relèvement de la rétribution des receveurs de la campagne. J'y verrai dès que les travaux que m'impose la session seront accomplis. Je déclare au représentant d'Hamilton (M. Barker) que je n'oublierai pas les énergiques représentations des délégués du service extérieur. Ainsi que l'a dit le premier ministre, un comité composé de trois ou quatre membres du cabinet sera chargé de recueillir les avis qu'on jugera à propos d'exprimer.

Mon honorable ami peut être sûr que nous ne prêterons pas l'oreille seulement aux principaux employés, mais aussi à ceux d'un grade inférieur.

M. LAKE : Il n'y a pas un receveur de la poste de campagne dans le Nord-Ouest qui touche un salaire convenable. La plupart acceptent cette proposition comme un devoir à remplir et un service à rendre à leurs voisins. Cette question devrait fixer l'attention du directeur général des Postes sous le plus court délai. Une autre question d'une importance pressante dans l'Ouest est l'étendue du service postal. Nous invitons un grand nombre de nouveaux habitants dans cette contrée et c'est notre devoir de leur fournir des communications postales convenables. Je regrette de dire que le service de la poste n'est pas proportionné au développement de la population.

M. LEMIEUX : Il n'y a pas d'autre ministère où se constate si bien le merveilleux progrès de l'Ouest canadien. De nouveaux villages et de nouvelles villes surgissent chaque semaine et je pense pouvoir affirmer que jusqu'à présent nous avons pu suffire aux exigences du service dans l'Ouest. Pas un mille de chemin de fer n'a été construit qui ne donne le meilleur service postal. Je puis assurer à mes honorables amis de l'Ouest des deux côtés de la Chambre, que toutes les fois qu'ils demanderont au département une amélioration du service de la poste, elle leur sera accordée. Quant aux employés des postes dans l'Ouest, nous avons constaté qu'il est difficile de retenir leurs services, aux appointements actuels. A Calgary et ailleurs, nous avons été forcés de remplacer des employés quatre à cinq fois par année, par suite de l'acceptation d'autres situations par les receveurs de la poste. Telle est la prospérité dans l'Ouest que les jeunes gens, au lieu d'accepter des emplois rétribués par l'Etat, préfèrent s'en aller travailler sur les fermes ou pour les compagnies de chemins de fer.

M. FOWLER : C'est une bonne chose aussi.

M. LAKE : Le ministre des Postes dit que sitôt qu'un chemin de fer est construit, le service de la poste est établi.

M. LEMIEUX : C'est ce que l'expérience m'a appris.

M. LAKE : Je suis aise de l'entendre dire, mais je puis assurer à mon honorable ami qu'il n'en était pas ainsi à venir jusqu'à dernièrement. Des trains étaient en pleine circulation, alors que les dépêches se transportaient à travers les vieilles routes. Est-ce que le ministre des Postes a pu établir des communications postales faciles sur l'embranchement d'Arcola du Pacifique-Canadien, et y a-t-il un wagon-poste sur cette voie-là ? Avant le service quotidien, il y avait un service tous les deux jours, mais les dépêches n'étaient triées qu'aux terminus, ce qui équivalait à un retard de plusieurs jours, de sorte que le courrier quittant Fillimore, le lundi après-midi, n'arrivait à Creelman, qui n'est qu'à six milles de distance, que le jeudi. Il se rendait au centre de distribution, où il arrivait au milieu de la nuit, n'était pas trié avant le lendemain, et manquait ainsi le départ de deux trains. Un wagon-poste devrait être mis en circulation le plus tôt possible.

M. LEMIEUX : On est à préparer un rapport sur ce sujet, et l'honorable député peut être certain qu'aussitôt que ce rapport me sera parvenu, j'y donnerai toute mon attention. J'ai reçu beaucoup la visite des députés de l'Ouest, à propos du service postal, et c'est la première fois que j'entends dire que le département s'est rendu coupable de négligence à l'égard des demandes légitimes faites à ce sujet. Si mon honorable ami (M. Lake) veut me faire l'honneur d'une visite, avant son départ d'Ottawa, je serai très heureux de faire droit à ses demandes légitimes.

M. BLAIN : Le ministre des Postes vient à peine d'entrer au ministère...

M. LEMIEUX : J'espère que vous ne voulez pas dire que je suis trop novice.

M. BLAIN : Non, certes ; mais vu sa nomination récente, nous ne voulons pas le critiquer trop vivement. Il a reçu des députations lui demandant des augmentations, et nous lui laissons le champ libre. Nous avons eu, dans le passé, beaucoup d'embaras à propos d'employés qui avaient pris une part active aux luttes politiques, et qui s'étaient même rendus coupables de corruption électorale. Le ministre de l'Agriculture nous a dit aujourd'hui que personne de cette trempe ne trouvera grâce à ses yeux. Je voudrais que l'honorable ministre nous déclarât, à propos du département des Postes, si des hommes qui sont au loin prenant une part active et répréhensible aux élections politiques pourront compter sur ses faveurs quand il aura des nominations à faire. En même temps, il pourrait peut être nous dire ce que sera sa ligne de conduite

M. FOWLER.

à l'égard des employés prenant part aux élections politiques.

M. LEMIEUX : Je puis dire à mon honorable ami que depuis quelques semaines je n'ai pas reçu de plaintes contre aucun des milliers de receveurs de la poste du pays qui appartiennent au même parti que lui.

Je suppose qu'il y a trop longtemps que la dernière élection générale a eu lieu pour prendre en considération les plaintes qui ont pu se faire contre eux à cette époque. A tout événement, j'ai l'intention de traiter avec équité, loyauté et justice les receveurs de la poste de n'importe quel parti politique. J'espère que ces fonctionnaires, s'ils désirent obtenir une augmentation de salaire, resteront paisibles et rempliront leurs devoirs suivant la loi.

M. BLAIN : Quant à moi, je suis très satisfait de la déclaration de l'honorable ministre, et je suis sûr qu'à l'avenir nous n'aurons qu'à nous louer de l'administration des affaires de son département.

M. FOWLER : Tout en écoutant avec plaisir ce que l'honorable ministre dit avoir l'intention de faire dans l'Ouest, je ne veux pas qu'il oublie les besoins de l'Est, au sujet du service postal. L'un de ses prédécesseurs était enclin à oublier les intérêts des habitants de l'Est, et fermant des bureaux de postes qui ne rapportaient pas des revenus considérables. Les revenus généraux du département des Postes sont très satisfaisants, il me semble, vu qu'il y a un excédent considérable cette année.

M. LEMIEUX : Près d'un million de dollars.

M. FOWLER : Puisqu'il en est ainsi, il me semble que les districts éloignés dans les provinces de l'Est devraient être pourvus d'un bon service postal. La vie est assez dure dans ces districts, et là où un homme a à parcourir de 5 à 8 milles pour avoir son courrier, je ne crois pas que le ministre agisse justement en le privant du bureau de poste, même si le revenu n'en est pas suffisant pour payer le salaire du receveur. Vous retirez assez de recettes des bureaux de poste dans les districts populeux, pour fournir un bon service postal, aux populations disséminées dans ces districts peu peuplés.

M. LEMIEUX : L'Est sera traité aussi équitablement que l'Ouest ; nous ne devons pas oublier que c'est l'Est qui a colonisé l'Ouest. Bien que j'aie l'intention de conserver au département des Postes ses méthodes administratives et ses bonnes traditions, j'entends aussi traiter libéralement les districts ruraux de l'Ouest et de l'Est. Je comprends que l'on doit donner à ce pays un aussi bon service postal que possible. C'est le désir du public et comme je l'ai dit il y a un instant, je serai toujours prêt à

écouter avec plaisir les demandes des députés à ce sujet, sans distinction de parti.

M. FOWLER : Et il est plus important de donner un bon service postal que d'avoir un gros excédent de recettes.

Frais de gestion—Bureau du sous-receveur général à Charlottetown—somme additionnelle requise \$300 ; crédit supplémentaire pour l'impression des billets, \$30,000 ; crédit supplémentaire se rattachant à l'émission et au rachat des billets fédéraux, \$2,000.

M. FIELDING : Le premier article représente quelques petites augmentations des appointements des employés, auxquelles il n'avait pas été suffisamment pourvu. Le second article est le crédit supplémentaire usuel pour l'impression de billets fédéraux qui se prend d'ordinaire en deux parties. Le troisième est destiné à rétribuer de jeunes femmes qui contresignent les billets. Ce sont là les services ordinaires et habituels du département.

M. R. L. BORDEN : Si ces dépenses sont ordinaires et habituelles, pourquoi ne les inscrivez-vous pas dans le budget principal ?

M. FIELDING : Je sais que mon honorable ami émet toujours cette idée; mais il y a toujours de l'incertitude au sujet de la nécessité du crédit qui pourrait n'être pas requis dans le cas d'un arrêt dans la circulation. Si nous pouvions compter absolument sur la prospérité continue du pays, je me demande si nous ne pourrions pas, à l'avenir, inscrire cette somme dans le budget principal.

Frais de gestion, \$218,937.50.

M. FIELDING : Ce sont les item usuels de ce crédit. Ils sont, en somme les mêmes que ceux du dernier budget.

M. FOWLER : Pourquoi y a-t-il autant de différence dans les villes ? Par exemple, Toronto a \$5,850 et Halifax \$6,600.

M. FIELDING : Le bureau ne comprend pas seulement, strictement parlant, le bureau du receveur général, mais dans certains cas, il y a aussi une caisse d'épargne et le crédit dépend du chiffre des affaires. A Halifax, il se fait un chiffre considérable d'affaires de ce genre, et le personnel est plus nombreux. A Toronto, il y a la caisse d'épargne du bureau de poste, tandis que dans les provinces d'en bas, nous avons encore dans une certaine mesure, les anciennes banques d'épargne fédérales, mais nous les fusionnons graduellement avec les caisses des bureaux de poste.

M. URIAH WILSON : Pourquoi ne pouvez-vous pas les fusionner toutes, ou presque toutes, en même temps ?

M. FIELDING : Nous ne voulons pas révoquer les employés. Je suis en cela la pratique du département, mais partout où

se produit une vacance je ne nomme pas de successeur, mais je fusionne immédiatement la banque avec la caisse d'épargne du bureau de poste.

M. URIAH WILSON : C'est conforme au principe de ne pas relever de leurs fonctions les anciens employés, un excellent principe.

M. FIELDING : Quant au montant entier, il est basé sur le crédit de l'an dernier dont les divers item atteignent \$302,750. Les trois quarts de ce montant pour les neuf mois seraient de \$227,061. Nous en demandons \$218,937.50, un peu moins de trois quarts; mais il est juste d'ajouter que pour ce qui concerne les billets fédéraux, il devra y avoir un crédit supplémentaire durant l'année.

Ministère des Finances et conseil du Trésor—autre crédit supplémentaire pour les dépenses éventuelles \$1,200.

M. FIELDING : Je propose que ce crédit soit rayé. Nous y pourrions dans le budget du prochain exercice.

(La motion est adoptée.)

Administration centrale.—Ministère des Finances et conseil du Trésor—appointements d'un sous-ministre adjoint, à raison de \$3,600 par année, à compter du 1er novembre 1906, notwithstanding les dispositions de l'acte du service civil, \$1,500; nouvelle somme pour dépenses casuelles, \$1,200, \$2,700.

M. FIELDING : Le comité sait que le sous-ministre des Finances, M. Courtney, qui a occupé cette charge depuis un grand nombre d'années, à la satisfaction de chaque personne qui a été mêlée aux affaires du pays, a témoigné depuis quelque temps le désir de se retirer du service public. De fait, il a tenu sa démission en suspens à ma requête jusqu'à ce que nous eussions pu prendre des arrangements pour le remplacer. Il a maintenant remis sa démission pour le 1er novembre. Je me propose de nommer un sous-ministre à des appointements moindres que ceux que la loi autorise et de renforcer le département en y introduisant une personne du dehors, à titre de sous-ministre adjoint. Les membres du comité savent que c'est l'habitude du Gouvernement de faire des arrangements spéciaux pour deux ou trois départements. Le département des Chemins de fer, le département de la Justice et le département des Finances ont toujours été administrés d'une manière quelque peu exceptionnelle. Dans ce cas, je pourrais presque considérer que c'est la nomination de deux sous-ministres. De fait, il y a des exemples de cela dans quelques grandes banques en Angleterre, où l'on trouve des gérants généraux conjoints. Cependant, par convenance, nous nommons l'un sous-ministre adjoint; il sera à toutes fins que de droit sous-ministre adjoint et renforcera efficacement le personnel. Au lieu de nommer un sous-ministre à \$5,000, comme nous

pouvons le faire d'après la loi, nous nommerons un sous-ministre à \$4,000. J'ai ici une vacance dans le bureau du contentieux que je ne me propose pas de remplir, mais je choisirai un homme de loi qui cumulera les deux emplois.

M. BARKER : De combien cela augmentera-t-il la dépense ?

M. FIELDING : Je ne crois pas que cela occasionne aucune augmentation. Dans le cas du sous-ministre des Chemins de fer, nous avons eu à pourvoir à un traitement de \$7,500 ; dans le cas du sous-ministre de la Justice, à un traitement de \$6,000, et, si M. Courtney continuait à remplir ses fonctions, je suis certain que nous serions heureux de lui payer le même traitement qu'aux autres sous-ministres. Dans ce cas-ci, nous aurons à payer \$4,000 à un sous-ministre et \$3,000 à son adjoint, ce qui fait en tout \$7,000. Attendu que suivant l'arrangement qui existe actuellement, nous sommes autorisés à payer \$5,000 à un sous-ministre et qu'un commis du contentieux coûterait une couple de mille dollars, il n'y a pas d'augmentation, pour ainsi dire, et ce sera, je crois, un grand renforcement pour le personnel.

M. FOWLER : Il me semble que cela pourrait ne pas être de l'économie bien entendue. Les gérants de banques ont de bien meilleurs traitements que cela, et il me semble qu'il est de la plus grande importance d'avoir pour sous-ministre des Finances un des meilleurs financiers du pays. S'il est important d'avoir des hommes de premier choix à la tête des maisons de banque, il me semblerait également important d'avoir un homme de premier ordre à la tête, pour bien dire, du département des Finances ; parce que les ministres des Finances ne sont pas toujours choisis en raison de leurs grandes connaissances financières. En cela, je ne fais pas allusion à la compétence bien connue du ministre actuel. Il me paraît d'une très grande importance, à la vérité, que le sous-ministre des Finances soit un des meilleurs financiers du pays. Or, réduire son traitement de \$5,000 à \$4,000 ne produirait pas ce résultat. Je crois que c'est de l'économie mal entendue.

M. FIELDING : Je puis assurer à mon honorable ami que j'approuve de tout cœur la pensée qu'il veut exprimer, mais ces banquiers de première classe dont il parle sont si bien rétribués que si je demandais à cette Chambre de payer quelque chose approchant des salaires qu'ils gagnent ailleurs, je craindrais de froisser les sentiments des députés des deux partis. Il n'y a aucun doute que nous n'accordons pas à ces fonctionnaires de haut grade des traitements assez généreux et que, si je désirais me procurer les services d'un banquier du caractère indiqué, j'aurais à demander un traitement que la Chambre ne consentirait pas à payer. Dans la situation présente,

M. FIELDING.

un employé d'une grande expérience et une personne du dehors—pas un banquier mais un homme d'une remarquable habileté—feraient mieux l'affaire du département que tout homme versé dans les affaires de banque que je pourrais me procurer, étant donné le traitement que la Chambre consentirait à lui voter. Les gérants de grandes banques ont deux ou trois fois plus cher que les ministres du cabinet et la Chambre ne serait pas d'avis de nous payer un pareil traitement.

M. R. L. BORDEN : Il n'est pas rare de nos jours que le gérant d'une banque importante touche \$25,000 par année.

M. FIELDING : Je ne pourrais pas espérer payer un tel traitement dans le moment. Un de ces jours nous devons nous occuper des traitements que reçoivent ces fonctionnaires de haut grade. En attendant, j'apprécie ce qu'a dit l'honorable député des mesures que nous nous proposons de prendre, et je crois qu'elles vaudront mieux que le projet de retenir les services de n'importe quel gérant de banque. Cinq mille dollars, voilà ce que la loi, allouée à M. Courtney après trente et quelques années de service.

M. SPROULE : Ainsi, je comprends que l'honorable ministre se propose d'avoir deux sous-ministres. Quels sont ceux qui rempliraient ces emplois ?

M. FIELDING : Aucune nomination n'a encore été faite ; c'est pourquoi je n'aimerais pas à mentionner personne. Mon intention est de choisir le sous-ministre parmi le personnel. Son expérience sera précieuse. Je pense à quelqu'un, mais le choix n'étant pas définitif, je préfère ne mentionner personne.

M. SPROULE : Il est nécessaire que le sous-ministre soit au courant de l'administration du département pour éviter des difficultés sans fin. Le ministre, je crois, a déjà éprouvé des ennuis parce que des personnes inexpérimentées avaient brouillé les comptes en suspens entre les provinces et le Dominion.

M. FIELDING : Je n'ai jamais eu d'ennuis de ce genre.

M. SPROULE : Je me rappelle très bien cette affaire et comment on l'a expliquée. M. Courtney était absent du pays et on confia les écritures à un autre employé, qui ne s'y entendait pas très bien. Au bout d'un certain temps et après beaucoup de mélémélo, on fit venir M. Courtney pour trancher la difficulté.

M. FIELDING : L'honorable député (M. Sproule) exagère l'importance de cet incident, j'en ai bien peur.

M. SPROULE : Si le représentant de Halton (M. Henderson) était présent, il pourrait en raconter les détails. Je me rap-

pelle fort bien les explications que le ministre lui a données et que je viens de rapporter de mon mieux.

M. FIELDING : Dans son rapport de l'année suivante, M. Courtney a donné à ce sujet des explications parfaitement claires et intelligibles pour tous ceux qui se donnent la peine de les lire. Quelqu'un interpréta mal les lois relatives à ces matières, ce qui donna lieu à certaines erreurs de comptabilité.

M. URIAH WILSON : A quoi bon donner à ce nouveau fonctionnaire le titre de sous-ministre adjoint ?

M. FIELDING : Comment l'honorable député voudrait-il le désigner ?

M. URIAH WILSON : Je ne vois pas l'utilité de changer les désignations existantes.

M. FIELDING : Si ce titre en vaut un autre, pourquoi ne pas s'en servir ?

M. URIAH WILSON : Mais, pourquoi faire un changement sans en dire le motif.

M. FIELDING : Je l'ai motivé : je désire appeler au ministère une personne qui renforcera le service et à laquelle nous aurons à payer un traitement assez respectable. Cette personne peut attacher quelque importance au titre, préférer travailler pour nous en qualité de sous-ministre adjoint au lieu de commis.

M. SPROULE : Cela veut dire, j'imagine qu'il y aura deux sous-ministres. Nous pouvons nous y attendre à l'avenir car, avant peu, ses appointements seront ceux d'un sous-ministre, à n'en pas douter.

M. FIELDING : Ils seraient encore modérés.

Dépenses relatives à l'enquête sur le tarif, \$5,000.

M. FIELDING : Nous avons demandé l'ouverture d'un crédit de \$10,000 pour ce service et nous avons besoin de \$5,000 de plus, soit \$15,000, en tout. De plus, il faudra voter un crédit de \$2,000 pour l'exercice en cours, en prévision de nouvelles dépenses. Les \$15,000 couvriront probablement les déboursés jusqu'au 30 juin dernier. Voici un état approximatif :

Dépenses des différents ministres—indemnité de déplacement et de subsistance, environ \$3,867.

M. FOWLER : Chiffre joliment élevé, n'est-ce pas ?

M. FIELDING : Non ; si l'on tient compte des nombreux déplacements, ce chiffre n'est pas élevé.

M. FOWLER : •Comprend-il tous les frais de voyage ?

M. FIELDING : Oui, tout.

M. FOWLER : Vous aviez un wagon réservé ?

M. FIELDING : Il ne s'agit que des dépenses des ministres eux-mêmes. Celles du personnel sont à part.

M. FOWLER : Mais, vous avez voyagé en wagon réservé.

M. FIELDING : Oui, mais on ne vit pas de rien.

M. FOWLER : Le wagon vous a-t-il été fourni ?

M. FIELDING : Il appartenait à l'Etat.

M. FOWLER : Ne renfermait-il pas les aliments ordinaires ?

M. FIELDING : Toutes les dépenses légitimes sont comprises. Les dépenses individuelles, frais d'hôtellerie, selon le cas, et tout ce que les ministres ont dépensé pour leur propre compte s'élèvent à environ \$3,867.

Appointements, honoraires, frais d'entretien et de voyage des sténographes et des copistes et dépenses du secrétaire ; transport du personnel, indemnité de subsistance et de déplacement et autres dépenses, \$10,238.

Il y a de menues dépenses, y compris la papeterie, les dépêches, et le reste, qui portent le total à \$14,368. Il reste quelques comptes à régier, de sorte que ce total n'est pas rigoureusement exact. Ainsi, ces deux crédits, qui forment \$15,000, nous permettront de faire face aux dépenses. Si je me propose de demander \$2,000 pour le prochain exercice, ce n'est pas en prévision d'une réunion publique, mais parce qu'il sera peut-être nécessaire d'envoyer un fonctionnaire ici et là recueillir des renseignements.

M. FOWLER : Le ministre a-t-il un relevé des jours de séance ?

M. FIELDING : Tous ces renseignements se trouvent au dossier, mais je n'ai pas cet état sous la main. Je me souviens que nous sommes parti d'Ottawa vers le 1er septembre et que nous avons tenu des séances plus ou moins fréquentes jusque vers la rentrée des Chambres.

M. FOWLER : La commission comprenait trois ministres ?

M. FIELDING : La commission d'enquête sur le tarif se composait de quatre ministres : le ministre des Douanes (M. Paterson), le ministre du Revenu de l'intérieur de l'époque (M. Brodeur), le ministre du Commerce (sir Richard Cartwright) et moi-même.

Le ministre du Commerce n'a pas pu nous accompagner souvent, mais en différentes parties du pays d'autres ministres nous ont prêté leur concours dans leurs régions respectives. Ainsi, dans l'Ouest, notre collègue actuel du Revenu de l'intérieur (M. Templeman) nous a accompagnés. Les dépenses que j'ai énumérées sont celles de tous les ministres qui ont été mêlés à l'enquête en quelque manière.

M. LAKE : Les dépositions sont-elles sous presse ?

M. FIELDING : Elles ont été déposées sur le bureau de la Chambre, mais je crois me rappeler que le comité des impressions n'a pas été d'avis de les publier. Je crois que la Chambre ne tiendrait pas à les faire imprimer. Le volume en est considérable et elles fourmillent de redites. Toutefois, nous les avons communiquées à la Chambre, nous en rapportant à la discrétion du comité.

M. SPROULE : La commission a-t-elle préparé un résumé des dépositions ?

M. FIELDING : Il n'y a pas de résumé qui puisse être communiqué à la Chambre. Naturellement, chacun a pris des notes pour son usage personnel.

M. SPROULE : Est-ce qu'on ne relit pas ces dépositions dans le but d'en préparer un résumé ?

M. FIELDING : Non pas dans le but d'en préparer un résumé officiel. Je le répète, nous avons pris des notes pour aider notre mémoire plus tard.

M. SPROULE : Un résumé de ce genre serait très utile. Je suppose que le rapport est écrit à la machine ?

M. FIELDING : Oui.

M. SPROULE : Le ministre sait-il combien il couvre de pages. Il est volumineux, j'imagine.

M. FIELDING : Très volumineux. Mon honorable collègue le ministre des Douanes en sait plus long que moi sur ce sujet. Je me rappelle que les dépositions formaient plusieurs volumes. Je crois que la Chambre ne jugerait pas utile de les faire imprimer. Toutefois, nous ne nous y opposons pas, si la Chambre le désire.

M. SPROULE : N'avez-vous qu'une copie ?

M. FIELDING : Une copie seulement a été déposée sur le bureau. Je crois que chaque ministre en a reçu une.

(Il est fait rapport des résolutions adoptées.)

M. FIELDING propose que la Chambre lève sa séance.

M. SPROULE : De quoi nous occuperons-nous, lundi ?

M. FIELDING : Au point où nous en sommes, nous voudrions être libres de mettre en discussion n'importe quel article du budget. Ceux qui restent sont répartis entre tous les ministères. Nous étudierons les bills qui figurent encore sur le feuilleton, puis le budget en commençant par les crédits du ministre des Chemins de fer et Canaux.

M. FIELDING.

M. SPROULE : Le cabinet a-t-il une idée de la date de la prorogation ? Nous pourrions avoir un aperçu maintenant que le projet relatif à l'observance du dimanche ne retarde plus les travaux de la Chambre.

M. FIELDING : Il va sans dire que cela dépend beaucoup de l'expédition des travaux de l'autre branche de la législature. Lorsque nous connaissons les dispositions du Sénat à l'égard de tel ou tel projet de loi, nous serons mieux en état de fixer la date de la prorogation.

(La motion est adoptée et la séance est levée à dix heures et trois quarts du soir.)

CHAMBRE DES COMMUNES.

Lundi, 9 juillet 1906.

M. L'ORATEUR ouvre la séance à onze heures.

COMITE DES COMPTES PUBLICS.

M. WM ROCHE (Halifax) présente le 11e, le 12e, le 13e, le 14e et le 15e rapports du comité des comptes publics.

M. BARKER : Si le règlement me le permet, j'aimerais à faire quelques remarques : c'est que, dans plusieurs de ces rapports, le comité suggère qu'ils soient imprimés, et à cette période avancée de la session, si on les renvoie au comité des impressions, il deviendrait peut-être difficile d'obtenir un rapport de ce comité, avant la clôture de la session. Je suggère donc que la Chambre ordonne l'impression de ces rapports. Il existe des précédents à cet égard.

M. FIELDING : Si la chose était possible, il serait préférable de se conformer au règlement portant que toutes ces questions doivent être laissées à la décision du comité mixte des impressions. Cependant, s'il y a lieu d'appréhender quelque retard et que les honorables députés attachent de l'importance à une initiative immédiate, je ne m'oppose nullement à la motion. Les rapports contiennent la proposition du comité relativement à leur impression, de sorte qu'en adoptant ces rapports, nous ordonnons par là même leur impression.

M. WM ROCHE propose l'adoption en épreuve définitive, des 7e, 8e, 10e, 11e, 12e, 13e et 14e rapports du comité des comptes publics.

(La motion est adoptée.)

ANNIVERSAIRE DE LA CONFEDERATION.

M. ELSON demande :

Pourquoi notre drapeau national, le " Union Jack ", n'a-t-il pas été hissé sur la tour du Parlement, à l'occasion de notre fête nationale, le 1er juillet ?

L'honorable M. CHARLES S. HYMAN (ministre des Travaux publics) : Le drapeau flottait, le 1er juillet, sur la tour centrale des édifices parlementaires, pour la fête de la Confédération.

RECLAMATIONS DE TERRE-NEUVE RELATIVEMENT A LA BAIE D'UNGAVA, LABRADOR.

M. GERVAIS demande :

1. Le Gouvernement a-t-il eu connaissance d'une entrevue qui a eu lieu le 3 juillet courant entre le représentant du "Herald", de Montréal, et sir Robert Bond, premier ministre de Terre-Neuve, dont voici le compte rendu :

"A la demande qui lui a été faite s'il avait quelque chose à dire au sujet de la réclamation formulée par Terre-Neuve relativement à ses droits sur la baie d'Ungava et le littoral oriental du Canada au nord du golfe Saint-Laurent,—réclamation que M. Morine a affirmé être fondée sur une ancienne délimitation de frontière, aux termes de laquelle le Labrador était censé s'étendre à 100 milles du littoral jusqu'aux rives du golfe,—sir Robert a répondu qu'il n'était pas en mesure de discuter cette question ; que des négociations étaient entamées au sujet de cette question, et que, dans les circonstances, il lui était impossible d'exprimer une opinion à cet égard."

2. Le Gouvernement sait-il qu'un grand nombre de pêcheurs de Québec, de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick et autres intéressés n'ont jamais voulu reconnaître la réclamation de Terre-Neuve relativement à l'établissement d'un système de juridiction et de permis de pêche sur le littoral du Labrador et les eaux limitrophes, dans les limites du Canada, aux termes des traités et de statuts impériaux ?

3. Le Gouvernement sait-il que le gouvernement impérial n'a jamais reconnu les droits revendiqués par Terre-Neuve ?

4. Le Gouvernement se propose-t-il de s'opposer sans délai aux prétentions de Terre-Neuve en s'adressant aux autorités administratives ou judiciaires compétentes ou par voie d'arbitrage ?

5. Le Gouvernement se propose-t-il de distribuer d'autres cartes du Canada, tendant à démontrer qu'une partie du littoral du Labrador n'est pas sous la juridiction exclusive du Canada ?

Le très honorable sir WILFRID LAURIER (premier ministre) : Le Gouvernement a pris connaissance du texte de l'interview mentionnée par l'honorable député dans sa première question. En réponse aux questions 2, 3 et 4, je dois informer l'honorable député que nous avons entamé des négociations avec le gouvernement de Terre-Neuve, en vue de solutionner cette question des réclamations respectives des deux gouvernements, et il n'y a rien à annoncer à ce sujet, tant que ces négociations n'auront pas abouti. En réponse à la question 5, je dirai que la chose est actuellement à l'étude.

HONNEURS CONFERES A L'OCCASION DE L'ANNIVERSAIRE DE LA NAISSANCE DU ROI.

M. SPROULE : Samedi soir j'ai attiré l'attention de la Chambre sur un article du

"Globe" affirmant, au sujet des titres récemment conférés, à l'occasion de la naissance du roi, que quelques-uns de ces titres avaient été conférés sur la proposition de Son Excellence le Gouverneur général sans tenir compte de l'avis de ses conseillers responsables. Je tiens à savoir du premier ministre si cette rumeur est fondée ; et dans l'affirmative, quelle est l'opinion du Gouvernement à cet égard ?

Sir WILFRID LAURIER (premier ministre) : Cette affirmation est dénuée de tout fondement.

COMITES SPECIAUX—INITIATIVE DE PROPOSITIONS D'ORDRE FINANCIER.

M. R. L. BORDEN : Avant que la Chambre passe à l'ordre du jour, je tiens à présenter une observation sur le pouvoir des comités spéciaux de prendre l'initiative de propositions entraînant une dépense de deniers publics. A cet égard, je tiens à citer un auteur qui fait autorité en pareille matière. Dans la dernière édition de son ouvrage, sur la procédure parlementaire, page 393, May dit :

Les comités spéciaux ont le pouvoir d'étudier et de transmettre à la Chambre, dans leur rapport, des résolutions contenant des propositions relatives à la dépense des deniers publics, pour les objets désignés dans ces résolutions, et cela, sans avoir obtenu, au préalable, la signification de l'approbation royale ; car pareilles résolutions figurent parmi les résolutions de nature abstraite, présentées par la Chambre en obtention de dépenses de deniers publics, et elles participent de la nature de propositions qui, d'elles-mêmes, n'engagent point l'initiative de la Chambre.

Si je soulève cette question, c'est que, si je ne me trompe, on a exprimé l'intention de révoquer en doute dans une certaine mesure l'à-propos de l'initiative d'un comité de la Chambre à cet égard. D'après l'autorité que j'ai citée, il semblerait légitime qu'un comité spécial prenne l'initiative d'une proposition de ce genre, bien que cette initiative ne lie pas la Chambre elle-même.

M. FIELDING : Cette question a surgi à l'occasion d'une motion tendant à l'adoption d'un rapport contenant la même proposition d'ordre financier. Le chef de l'opposition en conviendra, toute proposition de ce genre n'a de valeur que dans la mesure où elle s'appuie sur une autorisation de l'exécutif. Effectivement on ne saurait rien faire sans l'approbation de l'exécutif ; mais on peut fort bien soumettre un rapport proposant une dépense de deniers publics.

M. SPROULE : Voilà qui est conforme à la pratique suivie ici, depuis vingt ans.

REGLEMENTS DE LA CHAMBRE.

Sir WILFRID LAURIER : Je propose que la Chambre se forme en comité, afin d'étudier le rapport du comité spécial chargé

de remanier les règlements parlementaires. Je n'ai que quelques observations à présenter. Les règlements que nous avons adoptés ne contiennent que quatre innovations importantes. La plus importante de ces innovations, en un certain sens, est le nouveau règlement concernant l'appel nominal et la tenue d'un registre de présence des députés, comme cela se pratique au Sénat et dans les colonies australiennes, ainsi que dans d'autres assemblées législatives. La deuxième innovation, c'est que nous avons adopté la règle en vogue en Angleterre concernant la motion d'ajournement, sauf qu'on peut présenter une motion d'ajournement, dans le but de discuter une question d'importance et d'urgence. Quand je citerai le texte du règlement, la Chambre en comprendra mieux la nature. Ce texte est fort clair et compréhensif, n'étant d'ailleurs qu'une transcription de la règle en vogue en Angleterre. Une troisième innovation, c'est que, le mercredi, la Chambre, au lieu de se réunir à trois heures de l'après-midi, se réunira à une heure et lèvera sa séance à six heures, pour siéger le lendemain. En cela, nous suivons le règlement établi en Angleterre.

Actuellement, les cinq jours de la semaine sont absorbés par les devoirs parlementaires, et les députés se trouvent dans l'impuissance de vaquer à d'autres devoirs qui ont aussi leur importance. La quatrième innovation a trait aux projets de loi d'intérêt privé. Jusqu'ici, la pratique suivie pour les bills d'intérêt privé s'est plutôt fait remarquer par les nombreuses dérogations apportées aux règlements que par l'observation de ces règles. Les règlements que nous présentons à la Chambre tendent à remédier à cette défec-tuosité et à obliger ceux qui désirent présenter à la Chambre des projets de loi d'intérêt privé, de se conformer à ces règlements.

M. SPROULE : Samedi dernier, j'ai lié conversation à cet égard, avec le ministre des Finances (M. Fielding), et me faisant ici uniquement l'interprète de mon opinion personnelle, je dois observer qu'à mon avis il ne conviendrait pas d'aborder l'étude de ces règlements, à cette période avancée de la session. Je vois qu'il est apporté des modifications à vingt-cinq règles importantes, sans compter les changements moins importants apportés à seize autres règles. Ainsi, il y aurait lieu de mûrement étudier un grand nombre de règles, et pour bien s'acquitter de cette tâche, il faudrait y consacrer beaucoup de temps. Au cours du débat, les députés proposeraient probablement à la Chambre d'apporter des modifications à nombre d'autres règles. Il n'y aurait aucun inconvénient à ajourner l'adoption de ce rapport à la prochaine session.

M. FOSTER : Qu'en pense le premier ministre.

Sir WILFRID LAURIER.

Sir WILFRID LAURIER : Je tiendrais à obtenir l'avis des députés. Pour mon propre compte, je pense que nous pourrions terminer la délibération de cette question aujourd'hui même. Il ne s'agit pas de modifications bien importantes. Sauf les quatre innovations que j'ai signalées, ces modifications n'intéressent que la forme, et il serait bon que la Chambre fût en mesure de bénéficier de cette refonte du règlement, dès l'ouverture de la session prochaine.

M. SPROULE : Il y a cent vingt-cinq règles.

Sir WILFRID LAURIER : Je le répète, il n'y a que quatre modifications importantes.

M. SPROULE : Il est affirmé dans ce rapport qu'il est apporté d'importantes modifications à vingt-six règles.

Sir WILFRID LAURIER : Il vaut mieux, je crois, continuer l'examen de la question.

M. R. L. BORDEN : A mon avis, sauf la modification relative à la motion d'ajournement et autres modifications mentionnées par le premier ministre, les changements proposés ne sembleraient guère importants aux yeux de la plupart des députés. Pour mon propre compte, je serais bien aise que la Chambre adoptât, cette session, les modifications proposées ; mais d'autre part, si, aux yeux des députés qui ne sont point membres du comité, il paraît préférable de délibérer plus mûrement ces questions qu'il n'est possible de le faire au cours de cette session, je n'y ai pas la moindre objection. D'ailleurs, quand bien même nous discuterions à fond ces règlements, nous finirions probablement par constater que les modifications mentionnées par le premier ministre sont les seules qui aient une réelle importance.

M. FISHER : A moins qu'il ne soit formulé de graves objections contre ces importantes modifications, il serait malheureux que la Chambre n'adoptât point le rapport en discussion, cette session-ci, afin que ces règlements puissent s'appliquer, dès l'ouverture de la prochaine session. L'opinion prédominante au sein de la députation, si je ne me trompe, est que ces règlements demandent une refonte.

On a eu le soin de choisir les membres de ce comité, appelés à effectuer cette refonte, parmi les députés possédant des aptitudes reconnues pour ce travail ; et pour mon propre compte, je l'avoue, m'étant quelque peu intéressé aux travaux du comité, j'ai bientôt compris que, pour mener à bonne fin la refonte des règlements de la Chambre, les membres du comité possédaient des lumières supérieures aux miennes ou à celles du reste de la députation. Or, puisque le comité nous a présenté ce rapport, fruit de mûres délibérations, et qu'il ne propose que trois ou quatre modifications importantes, il y a là, je crois, la preuve évidente qu'il s'est

consciencieusement acquitté de son travail ; et à moins qu'on ne formule quelques graves objections à l'endroit de ces modifications, objections qui demanderaient une discussion approfondie, il serait regrettable, à mon avis, qu'on ajournât l'adoption de ce rapport jusqu'à la prochaine session.

M. FOSTER : A mon avis, il n'y aurait aucun inconvénient à ajourner l'adoption de ce rapport, jusqu'au mois de novembre. Les membres de ce comité, je le sais, ont été choisis parmi les députés possédant les aptitudes voulues pour cette œuvre, et les résultats de leurs délibérations doivent avoir un grand poids à nos yeux ; mais la refonte des règlements de la Chambre est chose fort importante, et, il ne faut pas l'oublier, aux derniers moments de la session, un grand nombre de députés sont absents. Si l'on veut assurer l'observation des règlements de la Chambre, il importe que ce rapport reçoive l'assentiment de la députation dans son ensemble ; et en pareilles circonstances, il serait préférable d'ajourner ce débat, jusqu'au commencement de la session prochaine, vu que, au début de la session, il ne s'expédie guère d'affaires pendant huit ou dix jours, et que la députation est au complet. Grâce à l'ajournement du débat, les députés qui, en raison de la multiplicité de leurs occupations, ne peuvent guère suivre les délibérations des comités, seraient en mesure, au cours des vacances, de faire l'examen de cette question. Il existe, je crois, de fortes divergences d'opinions sur quelques-uns de ces règlements et il s'en suivrait d'assez vifs débats. La session tire à sa fin et quelques-unes de ces importantes modifications méritent une étude approfondie. A mon avis, la proposition du député de Grey-est mérite étude.

Sir WILFRID LAURIER : Je ne saurais souscrire à l'avis exprimé par l'honorable député (M. Foster), au cours de ses observations, relativement à l'expédition de la besogne, au début de la prochaine session. A l'ouverture de la prochaine session, nous comptons bien nous mettre à l'œuvre sur-le-champ, et je crains que si nous n'adoptons pas immédiatement ce rapport, nous ne pourrions pas bénéficier de la refonte de ces règlements quand nous nous réunirons en novembre prochain.

M. FOSTER : A l'ouverture de la session, il y a toujours une semaine au cours de laquelle, il ne s'expédie guère d'affaires.

Sir WILFRID LAURIER : Le projet de refonte de ces règlements est maintenant devant la Chambre ; il nous est facile d'en faire l'examen et je propose que nous nous mettions à l'œuvre, sur-le-champ.

(La motion est adoptée.)

Sur la Ire règle.

Dans tous les cas non prévus par ces règlements, ou par les ordres de la Chambre en

session ou autres, les règles, usages, et formules de procédure de la Chambre des communes du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande (en vigueur le 1er jour de juillet 1867), seront appliquées et suivies. (Ancienne règle 125 amendée.)

Sir WILFRID LAURIER : La seule modification apportée ici est l'addition des mots "en vigueur le 1er jour de juillet 1867" ; c'est-à-dire que les règles qui auront force de jurisprudence et de loi sont celles qui étaient en vigueur en 1867, à l'époque de l'établissement de la confédération.

Sur la règle 2.

L'heure de la réunion ordinaire de la Chambre est à trois heures de l'après-midi, chaque jour de séance (excepté le mercredi, jour où l'heure de la réunion sera à une heure de l'après-midi) et si à l'heure de la réunion, il n'y a pas de quorum, monsieur l'Orateur peut prendre le fauteuil et déclarer que la séance est levée. Lorsque la Chambre lève sa séance le vendredi, elle demeure ajournée jusqu'au lundi suivant, à moins qu'il n'en soit autrement ordonné.

Sir WILFRID LAURIER : Nous avons conservé le texte primitif, sauf en ce qui concerne le mercredi, comme je viens de le dire.

M. FOSTER : Je serais bien aise que le premier ministre nous fit connaître les raisons qui l'ont porté à supprimer la séance du mercredi. C'est un changement important.

Sir WILFRID LAURIER : Le ministre des Finances est en mesure de nous éclairer à cet égard.

M. FIELDING : Je dois l'avouer, c'est là une fantaisie dont je dois porter la responsabilité, car j'ai pris la peine d'en conférer avec le premier ministre (Sir Wilfrid Laurier) et le chef de l'opposition (M. R. L. Borden). D'après les règlements en vigueur, en Angleterre, il est réservé aux députés une soirée dans la semaine. Sans doute, certains membres du Parlement verraient ce règlement d'un œil indifférent ; car quand ils désirent s'absenter de la Chambre pendant une soirée, ils s'éclipsent sans bruit et tout est dit ; mais les députés qui suivent de fort près les affaires du Parlement, — et il y en a un grand nombre qui assistent avec une grande régularité à toutes les séances de jour et de nuit, — regardent comme un grand inconvénient d'être privés d'une soirée, au cours de la semaine, où ils puissent s'absenter de la Chambre. Les députés avec lesquels j'en ai conféré disent qu'ils seraient bien aises d'avoir une soirée libre, au cours de la semaine, où la Chambre ne siégerait pas. Plusieurs députés utiliseront cette soirée, pour prendre quelque repos et nombre d'autres en profiteront pour recevoir des visites ou exercer les devoirs de l'hospitalité, choses qui, après tout, ont leur raison d'être dans l'économie de la vie

humaine. Je l'avoue, je porte, dans une large mesure, la responsabilité de cette proposition et je serais désolé, si elle ne ralliait pas les suffrages de la Chambre.

M. LANCASTER : Je désire formuler une observation relativement à l'heure suggérée pour la séance du mercredi. Si le Gouvernement ne peut nous donner l'assurance que les comités ne se réuniront pas le mercredi, je m'oppose à ce que la séance de la Chambre commence avant deux heures. Les députés qui s'occupent activement des affaires des comités ne sauraient guère demeurer ici, de dix heures et demie du matin jusqu'à six heures du soir, sans qu'on leur accorde au moins une heure pour le lunch. Il ne faut pas l'oublier, les députés qui veulent expédier leur correspondance et se préparer aux travaux des comités sont obligés de se rendre ici à neuf heures et demie du matin; puis il faut assister aux séances de ces comités et participer à la discussion de toutes les questions qui se débattent devant ces comités, et s'il nous faut faire acte de présence à la Chambre à une heure de l'après-midi, la conséquence sera que plusieurs d'entre nous ne se rendront ici qu'à deux heures moins un quart ou à deux heures. En pareilles circonstances, nous n'aurions pas l'avantage d'être au courant des délibérations de la Chambre depuis le commencement de la séance, et pour nous renseigner à cet égard, force nous serait de poser à nos voisins des questions qui paraîtraient oiseuses. Après avoir vaqué aux affaires des comités, depuis dix heures du matin, il faut bien consacrer quelque temps à se restaurer et à respirer un peu d'air frais. Je conseillerais donc au Gouvernement de fixer à deux heures de l'après-midi, le mercredi, l'heure de la séance, au lieu d'une heure. Nous aurions ainsi quatre heures de travail ininterrompu, le mercredi après-midi.

M. FOSTER : En Angleterre, quelle est la soirée réservée aux députés ?

M. FIELDING : Le vendredi.

M. EMMERSON : Ici, le vendredi, dans tous les cas, un bon nombre de députés sont partis.

M. FIELDING : Le vendredi ne nous conviendrait pas, pour nombre de raisons.

M. COCHRANE : Le vendredi conviendrait à quelques-uns d'entre nous.

M. STOCKTON : A mon avis, cette soirée réservée aux députés est une excellente chose. J'ai suivi attentivement les délibérations des comités et, j'en suis convaincu, si nous fixons l'heure de la séance du mercredi à une heure, l'œuvre des comités en souffrira grandement, ce jour-là. Le ministre des Finances qui a assisté régulièrement aux séances des comités, au cours de la session, se ralliera, sans doute, à mon avis.

M. FIELDING.

M. R. L. BORDEN : En accédant à cette proposition, j'ai cru qu'en nous réunissant à une heure, nous pourrions expédier autant de besogne que nous en faisons aujourd'hui.

M. CAMPBELL : Alors, que les comités lèvent leur séance à midi, ce jour-là.

M. R. L. BORDEN : Nous avons discuté la chose, et probablement nous pourrions très bien faire en sorte que les comités se réunissent à dix heures et lèvent leur séance à midi. Alors, l'intervalle de midi à une heure serait réservé au lunch. Nous pourrions arriver à une entente pour que les comités, le mercredi, siègent de dix heures à midi.

M. STOCKTON : S'il est entendu que les comités se réuniront à dix heures et lèveront leur séance à midi, je pense que cela conviendrait parfaitement aux députés.

La règle, ainsi amendée, est adoptée.

Sur la règle 9 :

Dans le cours des dix jours qui suivront l'ouverture de chaque session, l'Orateur déposera sur le bureau de la Chambre le rapport des délibérations des commissaires de l'Economie Interne, pour l'année précédente.

Sir WILFRID LAURIER : C'est là une nouvelle règle.

Comités permanents—le comité spécial devra faire rapport.

Sir WILFRID LAURIER : Il n'y a ici, pour ainsi dire, aucune modification. Nous avons uniquement cherché à faire cadrer le règlement avec la pratique actuellement suivie. A l'ouverture de la session, le leader de la Chambre propose la création d'un comité spécial chargé de nommer certains comités. La nouvelle règle pourvoit à la nomination de ces comités.

M. R. L. BORDEN : Jusqu'ici, cela s'est fait par voie de motion. Il s'agit simplement d'établir, sous forme de règlement, une pratique qui a été invariablement suivie, de temps immémorial, au commencement de la session.

17. Lorsque deux députés ou un plus grand nombre se lèvent pour prendre la parole, l'Orateur l'accorde à celui qui s'est levé, le premier, de son siège; mais il peut être présenté une motion portant que tout député qui s'est levé "soit maintenant entendu", ou "qu'il prenne maintenant la parole", et cette motion sera immédiatement mise aux voix, sans débat.

Sir WILFRID LAURIER : C'est le texte même de l'ancienne règle, sauf l'amendement portant que la motion sera immédiatement mise aux voix, sans débat. Il n'y a pas d'autre modification.

Sur la règle 18 :

18. Lorsqu'un député qui adresse la parole à la Chambre est rappelé au règlement par l'Orateur ou par tout autre député il est tenu de s'asseoir tandis qu'on expose la question de

règlement soulevée, après quoi, il peut offrir une explication personnelle. L'Orateur rendra immédiatement sa décision sur la question de règlement, décision dont il pourra être interjeté appel à la Chambre, mais sans débat. S'il n'y a point d'appel, la décision de l'Orateur sera définitive. (L'Orateur pourra autoriser la discussion de la question de règlement, avant de rendre sa décision, mais cette discussion devra se rattacher strictement à la question de règlement soulevée).

Sir WILFRID LAURIER : C'est bien là évidemment la pratique suivie ; seulement, elle est énoncée sous forme de règlement.

M. SPROULE : L'ancienne règle s'est plus fait remarquer par les infractions dont elle a été l'objet que par son observance. En général, l'Orateur donne sa décision immédiatement, sans qu'on débâte la question de règlement. J'ai toujours compris que tout député peut légitimement discuter la question de règlement, tant qu'il ne s'écarte pas de la question ; et cela doit avoir lieu avant que l'Orateur ait rendu sa décision. Le député qui est rappelé au règlement peut aussi légitimement donner ses explications, avant que l'Orateur ait rendu sa décision ; car, autrement, l'Orateur ne serait renseigné sur la pensée du député, qu'après avoir rendu sa décision, et alors il serait trop tard pour modifier cette décision. Il reste, sans doute, l'appel à la Chambre, chose que le député ne tient pas à faire, et que d'ailleurs, une explication raisonnable aurait rendue inutile, en empêchant l'Orateur de donner sa décision.

Sir WILFRID LAURIER : La nouvelle règle s'applique précisément comme l'honorable député vient de le dire :

Lorsqu'un député qui a la parole est rappelé au règlement par l'Orateur ou par tout autre député devra rester assis (tandis qu'on expose la question de règlement soulevée) mais il peut ensuite offrir une explication personnelle.

La règle concorde parfaitement avec ce que vient de nous dire l'honorable député. Elle statue que lorsqu'on soulève la question du règlement, le député doit reprendre son siège et lorsque le point d'ordre a été exposé, il peut s'expliquer.

M. SPROULE : C'est là, à mon avis, une règle convenable.

Sir WILFRID LAURIER : Oui, et c'est la pratique, mais non pas la règle. Nous avons jugé préférable d'inscrire cette pratique dans les règlements de la Chambre, de façon à ce que tout le monde comprenne bien la chose.

M. BARKER : Je propose que la dernière phrase soit mise à la suite de la première, de façon à ce qu'il soit évident que l'Orateur ne donnera pas sa décision, sans que la chose soit discutée, s'il y a lieu de la faire. Autrement, il donnerait sa décision avant d'avoir entendu le débat.

M. R. L. BORDEN : La dernière phrase devrait venir à la suite de la première.

M. BARKER : Il faudrait supprimer le mot "immédiatement".

M. FIELDING : Omettons le mot "immédiatement." La dernière phrase ne semble pas venir dans l'ordre logique après la première.

Sir WILFRID LAURIER : C'est une excellente proposition. Relisez le texte ainsi modifié.

M. L'ORATEUR SUPPLEANT (lisant) :

Lorsqu'un député qui a la parole est rappelé au règlement par l'Orateur ou par tout autre député, il est tenu de rester assis (tandis qu'on expose la question de règlement soulevée) après quoi, il peut offrir une explication personnelle. (L'Orateur peut permettre la discussion de la question de règlement, avant de rendre sa décision, mais cette discussion devra se rattacher strictement à la question d'ordre soulevée.) L'Orateur rendra sa décision sur la question de règlement, décision dont il pourra être interjeté appel à la Chambre, mais sans débat. S'il n'y a pas d'appel, la décision de l'Orateur sera définitive.

M. FIELDING : Le débat précède la décision.

M. SPROULE : Rien ne nécessite la suppression du mot "immédiatement", car il s'applique en temps et lieu.

M. FIELDING : Il est possible qu'il n'y ait pas de débat.

M. SPROULE : Avez-vous rayé le mot "immédiatement" ?

M. L'ORATEUR : J'ai rayé le mot "immédiatement" et j'ai fait de la dernière phrase la deuxième du règlement.

(La règle, ainsi amendée, est adoptée.)

Sur la règle 21.

(a) Nul député ne peut parler deux fois sur la même question, sauf pour donner une explication sur quelque partie importante de son discours qu'on aurait pu citer inexactement ou mal interpréter ; mais alors, il ne doit pas présenter de question nouvelle (ni interrompre un député qui a la parole et il n'est pas permis de soulever de débat, à l'occasion de cette explication).

(b) Est autorisé à donner la réplique tout député qui a proposé une motion principale (ou la 2e lecture d'un bill), mais n'y est pas autorisé le député qui a proposé un ordre du jour (n'étant pas la 2e lecture d'un bill) un amendement, la question préalable, un ajournement au cours du débat, ou une instruction à un comité.

(c) Est autorisé à donner la réplique, celui qui propose une motion principale, bien que le débat sur cette motion, en étant ajourné, devienne un ordre du jour.

(d) En toutes circonstances, la réplique du proposeur d'une motion primitive, clot le débat, et monsieur l'Orateur est tenu de veiller à ce que tout député désirant prendre la parole soit en lieu de le faire, avant la réplique finale.

M. STOCKTON : C'est là une nouvelle règle.

M. FOSTER : Précisément.

Sir WILFRID LAURIER : Oui. C'est une règle nouvelle qui prête assez à la confusion, j'en conviens ; mais l'objectif visé se dégage avec évidence de l'étude de cette règle, paragraphe par paragraphe. Le premier paragraphe, je crois, ne demande aucune explication.

Dans le paragraphe (b) les mots "ou la 2e lecture d'un bill" sont nouveaux. Lorsqu'on propose l'adoption d'un bill en 1re délibération, le député qui présente le bill peut formuler ses observations sur la mesure. La pratique, généralement suivie, veut que ces explications se fassent à l'occasion de la 2e délibération. La règle de la Chambre, par conséquent, n'accorde pas la réplique au député qui propose l'adoption d'un bill en 2e délibération, et le but de la refonte de cette règle est d'établir clairement que le député qui propose la 2e lecture d'un bill a droit à la réplique.

Mais n'y est pas autorisé le député qui a proposé un ordre du jour (n'étant pas la 2e lecture d'un bill) un amendement, la question préalable, un ajournement au cours d'un débat, ou une instruction au comité.

En jetant un coup d'œil sur le feuillet, on remarque qu'un avis de motion, une fois présenté, s'il n'est pas terminé, est relégué au feuillet parmi les ordres du jour. Le paragraphe (c) renferme une disposition similaire à celle du paragraphe (b). Le but de ces amendements est d'assurer au député qui présente une question à la Chambre, que cette question figure de l'un ou de l'autre côté du feuillet, le droit de donner la réplique.

M. STOCKTON : Je le sais, l'idée accréditée est que le proposeur d'une résolution principale a le droit de donner la réplique, mais ce droit n'est consacré dans aucune règle parlementaire. Tant que la question d'adoption n'est pas mise aux voix, tout député a le droit de prendre la parole, droit qui n'est pas consacré dans cette règle il est vrai, mais la règle me semble légitime. Lorsque je siégeais dans l'assemblée législative du Nouveau-Brunswick, j'ai souvenance qu'il s'est présenté une difficulté de ce genre et je m'adressai à l'ancien greffier de la Chambre, sir John Bourinot, pour obtenir son avis sur ce point. A cette époque, j'étais d'un avis contraire, mais sir John Bourinot m'informa que tout député, d'après la règle, a droit de porter la parole, tant que le débat n'est pas clos, bien que le proposeur de la résolution ait parlé et réclamé le droit de donner la réplique.

M. FIELDING : Cette règle tranche une difficulté qui s'est souvent présentée, au cours de nos délibérations parlementaires. Voici qu'un député réclame le droit de donner la réplique, mais cela n'a pas nécessaire-

M. L'ORATEUR.

ment clos le débat et d'autres députés ont porté la parole, subséquentement. Je le répète, cette règle tranche la difficulté ; car, lorsqu'un député demande la parole, pour donner la réplique, l'Orateur constatera d'abord, si d'autres députés désirent formuler leurs observations.

M. STOCKTON : Il faut qu'il soit bien compris que tout député qui désire prendre la parole est en lieu de le faire. C'est à monsieur l'Orateur qu'il appartient, dans une large mesure, de se prononcer à cet égard.

M. SPROULE : Le paragraphe (a) de la règle 21 est ainsi conçu :

Nul député ne peut parler deux fois sur la même question, sauf pour donner une explication sur quelque partie importante de son discours qu'on aurait pu citer inexactement ou mal interpréter ; mais alors il ne doit pas présenter de question nouvelle (ni interrompre le député qui a la parole et il n'est pas permis de soulever de débat à l'occasion de cette explication).

A tout événement, on ne saurait donner d'explications, sans interrompre celui qui a la parole. Il s'agirait peut-être d'un fait ou d'une observation à rectifier, touchant une question importante pour un député, et ce député ne saurait remplir son devoir, sans enfreindre le règlement.

Sir WILFRID LAURIER : Ces interruptions se font toujours de l'agrément de la Chambre. Depuis quelques années et cette année surtout, la tendance à interrompre les orateurs s'est peut-être accentuée plus que jamais, et cette coutume, loin de faciliter le débat, l'entrave.

M. FIELDING : Tout député aura le droit de donner des explications, après que l'orateur qui a la parole aura terminé son discours. Si j'adresse la parole à la Chambre et qu'un député trouve à redire à une de mes observations, il ne doit pas m'interrompre, mais attendre que j'aie fini ma harangue pour user de son droit de réplique.

M. SPROULE : Cela ne tranche nullement la difficulté. Quand un orateur formule une proposition ou une observation inexacte, il est préférable de lui donner la réplique ou d'apporter la rectification voulue, au moment même où l'affirmation en question est encore présente à tous les esprits. Il est possible que l'orateur prolonge son discours au delà d'une heure et si l'on n'a pas le droit d'apporter la rectification voulue, aussitôt après que l'affirmation critiquable a été formulée, il arrivera, la plupart du temps, que ceux qui liront ce discours plus tard ne feront pas attention à la rectification. Cette rectification ou cette dénégation doit figurer au compte rendu des débats aussitôt après l'allégation critiquée.

M. FOSTER : Il importe de bien étudier cette règle. Le texte de nos discours est

imprimé et répandu par tout le pays et s'il n'est pas possible de rectifier un faux exposé de faits aussitôt qu'il est formulé, l'erreur se répand dans le pays, sans la réfutation. Il arrive souvent qu'un député, sans préméditation, fasse une assertion erronée, et si on lui signalait son erreur, séance tenante, il se rétracterait, et ainsi la rétraction avec la dénégation parviendraient au public en même temps que le discours. Quelque prudence qu'on y mette, il nous arrive bien quelquefois de commettre quelque légère erreur dans nos exposés de faits; personne, assurément, ne voudrait, de propos délibéré, dénaturer la pensée ou les paroles d'un adversaire; et si j'affirme, de bonne foi et avec sincérité, une chose que le ministre des Finances sait être contraire à la vérité des faits, il est bien préférable que le ministre ait la permission de m'interrompre et de rectifier mon erreur.

Sir WILFRID LAURIER : C'est à bon droit que l'honorable député (M. Foster) affirme que personne ne voudrait, de propos délibéré, et de sang-froid, dénaturer les actes ou les paroles d'un adversaire; mais l'esprit de courtoisie fait toujours un devoir à celui qui a la parole de permettre à un collègue d'offrir les explications qu'il désire présenter à la Chambre. Il est bon, toutefois, d'énoncer dans cette règle que l'orateur qui a la parole ne peut être interrompu que s'il y consent. Quand bien même la rectification ne se ferait que lorsque le député qui a la parole a terminé sa harangue, l'effet produit sera tout aussi puissant.

M. FOSTER : L'embarras, c'est que l'erreur et la rectification n'atteignent pas le public en même temps.

M. FIELDING : L'objet qu'on doit viser, c'est d'empêcher qu'on n'interrompe l'orateur qui a la parole, excepté lorsqu'il y donne son agrément.

M. FOSTER : C'est là l'idée—

M. FIELDING : Tout député jouit aujourd'hui du privilège d'offrir une explication personnelle; mais s'il existe quelque doute à cet égard, il serait facile d'ajouter les mots "sauf s'il y donne son agrément" ce qui établirait clairement qu'il ne faut pas interrompre celui qui fait un discours.

M. R. L. BORDEN : A mon avis, il n'est nullement nécessaire d'affirmer ici que celui qui a la parole a le droit actuel, la permission de parler. La chose va de soi. Les mots ajoutés ici sont empruntés d'une règle en vogue en Australie et dont le contexte est un peu différent. A mon avis, il faudrait rayer les mots "ni interrompre un député qui a la parole".

Sir WILFRID LAURIER : Je me range à votre avis. Le texte de la règle, sans cet amendement, serait ainsi conçu :—

Nul député ne peut parler deux fois sur la même question, sauf pour donner une explica-

tion sur quelque partie importante de son discours qu'on aurait pu citer inexactement ou mal interpréter; mais alors il ne doit pas présenter de question nouvelle et il n'est pas permis de soulever de débat, à l'occasion de cette explication.

L'article, ainsi modifié, est adopté.)

Sur la règle 29, paragraphe (d) :—

(d) En toutes circonstances, la réplique du proposeur d'une motion primitive clot le débat et M. l'Orateur est tenu de veiller à ce que tout député désirant prendre la parole soit en lieu de le faire, avant la réplique finale.

M. FOSTER : Au texte "et M. l'Orateur est tenu" il faudrait substituer celui-ci : "mais M. l'Orateur est tenu".

M. SPROULE : La rédaction serait meilleure, si on substituait le mot "mais" au mot "et". Je propose donc une motion en ce sens.

(La règle, ainsi modifiée, est adoptée.)

Sur la règle 22—(conduite des députés).

22. Nul député n'a le droit de voter sur une question dans laquelle il a un intérêt pécuniaire direct et le vote de tout député ainsi intéressé sera annulé.

M. LANCASTER : Je ne sais trop ce qu'il faut entendre par ce mot "direct". Il est fort possible qu'un député soit directement intéressé, au sens pécuniaire, dans telle ou telle question, et que la chose échappe à la définition du mot "direct". Il faudrait apporter quelque correctif ou quelque restriction au mot "pécuniaire," puisque tout citoyen de ce pays est intéressé, à titre de contribuable, dans toute loi qui se vote ici.

C'est là un intérêt légitime, et parce que ce citoyen possède pareil intérêt de nature générale qui pourrait être d'ordre plus ou moins pécuniaire, je ne voudrais pas affirmer qu'il faudrait le priver du droit d'émettre son suffrage. Je suggérerais de substituer au mot "direct" le mot "spécial" ou "personnel", de façon à ce qu'il soit bien compris qu'il s'agit d'un intérêt personnel et particulier au député, et non pas d'un intérêt général concernant tout le pays. Le mot "direct" n'est pas assez fort; car il n'atteint pas les députés qui pourraient avoir, et qui, je le crains, possèdent parfois un intérêt spécial d'ordre pécuniaire dans les lois qui se votent ici. Je propose donc de substituer au mot "direct" le mot "spécial".

M. FIELDING : A mon avis, l'expression "intérêt pécuniaire" s'entend toujours d'un intérêt individuel ou personnel. Comme l'honorable député le fait observer, nous sommes tous intéressés d'une façon générale dans les affaires du pays. Je souscris à l'observation formulée par l'honorable député relativement au mot "direct", et le texte gagnerait à la radiation de ce mot; mais il ne bénéficierait pas de l'insertion du mot "spécial".

M. G. H. McINTYRE : Nombre de députés sont actionnaires dans les banques ou dans les compagnies de chemins de fer. Faudrait-il les priver du droit de prendre part à la votation des lois relatives aux banques ou aux chemins de fer ?

M. FIELDING : A mon avis, la règle autorise tout député à prendre part à la confection des lois générales intéressant les banques ou les chemins de fer ; mais elle n'autorise pas un député à participer à l'élaboration d'une loi statuant sur la banque ou sur le chemin de fer dont il serait un des actionnaires.

M. G. H. McINTYRE : Je sais que des députés faisant partie de grandes institutions se sont intéressés activement à l'adoption de mesures qui les concernaient.

M. FIELDING : Si c'est une mesure générale commune à toutes les compagnies, je crois qu'il serait injuste d'appliquer le règlement pour les priver du droit de participation. Mais si le député s'intéresse à une loi qui concerne directement la compagnie dont il fait partie, il n'y a aucun doute qu'il doit perdre ses droits.

M. HAGGART : Cette règle est la même, mot pour mot, que la règle du parlement anglais. Le président de la Chambre, M. Peel, l'a expliquée en ces termes :

Le motif doit être un intérêt pécuniaire direct appartenant distinctement à la personne dont la validité de suffrage est mise en doute et non en commun avec le reste des sujets de Sa Majesté ou pour un motif de politique nationale.

Ainsi, je crois que nous ferions bien de nous en tenir à la règle impériale.

M. SPROULE : J'ai toujours cru qu'il fallait modifier cette règle, et pour la raison suivante. Il y a de nombreux exemples que des membres du Parlement, qui sont en réalité les propriétaires ou les directeurs de chemins de fer auxquels le Gouvernement se propose d'accorder des subventions, se mêlent activement à la discussion et emploient toute leur influence à assurer le vote de ces subventions. Est-ce qu'on peut appeler cela un intérêt pécuniaire direct ? Cet argent leur est versé à titre d'actionnaires. Ce n'est certainement pas l'intérêt public. Si cependant le Parlement votait une subvention à un journal dont le propriétaire serait député, alors ce serait un exemple d'intérêt pécuniaire direct. Je n'ai jamais pu comprendre comment un député qui reçoit avec cinq ou six autres l'argent du public pour se le partager n'est pas intéressé aussi directement que le député qui reçoit seul tout l'argent.

M. STOCKTON : Dans la règle anglaise le mot "distinct" vient après le mot "direct". Voici d'ailleurs ce qu'a établi l'Orateur, M. Charles Shaw-Lefevre :

M. FIELDING.

La règle qui défend à un membre du Parlement d'enregistrer son vote sur une question dans laquelle il a un intérêt pécuniaire direct et distinct s'applique aussi bien à son vote dans les comités permanents qu'à la Chambre. Toutefois le vote ne saurait lui être refusé si son intérêt est tel qu'il ne peut être distingué de l'intérêt public.

Cette règle fait droit à la prétention du ministre des Finances que le député qui est intéressé aux projets de banques ou de chemins de fer soumis à l'autorisation du Parlement ne doit pas être privé de son vote.

Sir WILFRID LAURIER : Je crois que nous ferions mieux d'adhérer à l'ancienne règle qui est la même que la règle anglaise, et dont l'interprétation ne laisse plus de doute, ayant été interprétée par différents orateurs.

M. SPROULE : Mais si nous nous apercevons dans la pratique que l'esprit de la loi est violé, n'est-il pas temps de sévir ? Je crois que oui. Il s'est présenté un exemple, il y a de cela deux ou trois sessions, dans une certaine législature.

Deux députés à qui le Gouvernement devait de fortes sommes pour des entreprises de chemins de fer ont voté en faveur d'une mesure tendant à engager le crédit de la province au montant de \$2,000,000 pour payer leur réclamation. L'objection fut soulevée et l'Orateur décida qu'ils avaient le droit de voter. Je ne crois pas que le public a été du même avis.

Je ne vois pas la différence entre un syndicat de cinq personnes dont une est membre du Parlement et qui touche \$100,000 du Gouvernement pour être divisées entre elles et le membre du Parlement qui se fait payer seul cette somme. Dans bien des cas, des députés directement intéressés aident au succès de leur mesure devant le Parlement. Je crois que cela est un abus des privilèges et nous devrions prendre les moyens de le faire cesser.

M. R. L. BORDEN : Il faudra tôt ou tard modifier cette règle. Il arrive souvent que des membres du Parlement qui sont membres ou promoteurs d'une corporation en quête de privilèges devant le Parlement appuient par leur parole et par leur vote dans les comités les mesures qui les intéressent. Cela ne doit pas être. La règle est rigoureuse dans la Grande-Bretagne à ce sujet :

Tout membre d'un comité doit, avant d'assister à une réunion pour l'adoption d'une mesure d'intérêt privé non contestée, signer une déclaration à l'effet que ses commettants n'ont aucun intérêt local et lui-même aucun intérêt personnel dans le projet de loi.

La participation est défendue non seulement si le député est personnellement intéressé mais même si ses commettants sont aussi intéressés.

M. HAGGART : C'est absurde.

M. R. L. BORDEN : C'est une preuve de leur intransigeance. Sans pousser les choses aussi loin, nous pourrions être un peu plus sévères. Pourquoi ne réviserions-nous pas nos règlements à chaque session ? Le parlement anglais revise les siens très souvent.

Sr WILFRID LAURIER : La règle, je crois, est aussi parfaite qu'elle peut l'être, mais l'honorable chef de l'opposition a fait certaines recommandations qui méritent d'être considérées. La conséquence logique de ses propositions serait la révision non seulement des règles de la Chambre, mais aussi de la loi sur l'indépendance du Parlement. Aux termes de cette loi, un membre du Parlement ne peut, au risque de perdre son siège, signer aucun contrat avec le Gouvernement, si insignifiant que puisse être ce contrat, mais la corporation dont il est membre peut le faire tout en le laissant parfaitement indemne. C'est un des résultats de l'expansion des corporations et il est très difficile de réagir. Je crois qu'il vaut mieux pour le présent s'en tenir à la règle telle qu'elle est.

1. Chaque député est obligé d'assister aux séances de la Chambre à moins qu'un permis d'absence ne lui soit accordé par la Chambre.

2. Il devra être dressé chaque jour une liste des députés qui assistent à la séance et cette liste sera consignée chaque jour dans les procès-verbaux.

Sir WILFRID LAURIER : La première règle est l'ancienne et la 2ème est la même qu'au Sénat.

M. URIAH WILSON : Comment demandons-nous la permission de la Chambre pour nous absenter ? Je n'ai jamais entendu un député demander congé.

M. EMMERSON : A la législature du Nouveau-Brunswick, si un député désire obtenir un congé un de ses collègues fait motion pour lui.

M. HAGGART : C'était autrefois la coutume ici, mais la règle est tombée en désuétude.

Sir WILFRID LAURIER : C'est une pratique qui a survécu à l'époque où la Chambre était revêtue de la juridiction voulue pour se prononcer sur les demandes en invalidation d'élections. Les députés qui faisaient partie de ces comités sentaient souvent la nécessité de s'absenter.

M. SPROULE : Si ce n'est pas l'intention d'adhérer à cette règle, autant n'en tenir aucun compte.

M. HAGGART : Au termes de cette règle, le député est obligé de se trouver présent au comité à moins d'avoir la permission spéciale de la Chambre. Je me rappelle des exemples où des députés absents sans congé furent dénoncés à l'attention de la Chambre et dans ces cas la Chambre pouvait infliger une amende. L'occasion peut se présenter où

l'application de cette règle peut être absolument nécessaire.

Sir WILFRID LAURIER : Je ne me rappelle aucun cas de ce genre.

M. HAGGART : Je me rappelle des exemples où des comités dénoncèrent à la Chambre l'absence de certains députés sans congé.

Sir WILFRID LAURIER : C'était avant 1874, quand les causes en invalidation d'élection s'instruisaient devant le Parlement.

M. HAGGART : Il peut arriver que la présence de certain député soit nécessaire, et alors cette règle aurait son utilité.

M. FIELDING : Même sans règle générale, la Chambre peut toujours, par une résolution, exonérer un député pour son absence.

M. COCHRANE : C'est une absurdité de prescrire qu'un député doit demander son congé lorsque la loi décrète que s'il s'absente au delà d'un nombre de fois déterminé, il perdra une partie de son indemnité.

M. R. L. BORDEN : Il m'en coûterait beaucoup de voir disparaître cette règle. D'après May :

Le service de la Chambre entraîne l'obligation de remplir les devoirs imposés aux députés par les règlements de la Chambre. Et à moins d'avoir obtenu un congé, un député ne peut s'excuser de s'abstenir d'une réunion de comité, lorsque sa présence, comme dans le cas du comité des bills d'intérêt privé, est obligatoire en vertu des ordres permanents ou autres ordres de la Chambre.

Les membres ne savent peut-être pas tous qu'ils sont obligés d'assister aux réunions des comités. Si la règle était appliquée, un membre qui s'absente d'une réunion de comité est exposé à la censure de la Chambre. Je ne voudrais pas changer cette règle.

M. CALVERT : Un député qui fait partie de plusieurs comités ne peut assister qu'à une réunion à la fois.

M. SPROULE : Que veut dire l'expression "le service de la Chambre" ? Un grand nombre de députés croient qu'il s'agit du service religieux, de la prière.

M. R. L. BORDEN : Non, cela veut dire le service du Parlement, c'est-à-dire les travaux de chaque jour.

M. SPROULE : C'est bien mon opinion, mais bon nombre prétendent qu'il peut s'agir ici du service religieux.

Sur la règle 25 :

Les affaires courantes journalières de la Chambre seront :

Présentation des pétitions.

Lecture et présentation des pétitions.

Présentation des rapports des comités permanents et des comités spéciaux.

Motions.

Présentation de bills d'intérêt privé.

Présentation de bills d'intérêt public.

L'ordre dans lequel la Chambre procède, jour par jour, à la délibération des affaires, après la délibération des affaires courantes est comme suit :

Lundi.

Bills d'intérêt privé.

Questions.

Avis de motions.

Bills et ordres d'intérêt public.

Avis de motions du Gouvernement.

Mesures ministérielles.

Mardi.

Avis de motions du Gouvernement.

Bills et ordres d'intérêt public.

(A partir de 8 heures du soir.)

Bills, d'intérêt privé pendant la 1re heure.

Questions.

Avis de motions.

Mercredi.

Questions.

Avis de motions.

Bills et ordres d'intérêt public.

Avis de motions du Gouvernement.

Mesures ministérielles.

Jeudi.

(Pendant les quatre premières semaines de la session.)

Questions.

Bills et ordres d'intérêt public.

Avis de motions.

Avis de motions du Gouvernement.

Mesures ministérielles.

(Après l'expiration des quatre semaines.)

Questions.

Avis de motions du Gouvernement.

Mesures du Gouvernement.

Bills et ordres d'intérêt public.

Avis de motions.

Vendredi.

Mesures du Gouvernement.

Bills et ordres d'intérêt public.

Avis de motions.

Questions.

(A partir de 8 heures du soir.)

Bills d'intérêt privé pendant la 1re heure.

Sir WILFRID LAURIER : Le seul changement est que l'heure des projets de loi d'intérêt privé est portée du mercredi au mardi. L'ordre du jour pour le jeudi est :

Questions, projets de lois d'intérêt public et ordres, avis de motions, avis de motions du Gouvernement, ordres du Gouvernement.

Après les quatre premières semaines de la session, l'ordre sera :

Questions, avis de motions du Gouvernement, ordres du Gouvernement, projets de lois d'intérêt public et ordres, avis de motions.

C'est-à-dire qu'après les quatre premières semaines de session, le jeudi devient un jour du Gouvernement sans autre avis.

M. R. L. BORDEN : Il avait été question de faire du jeudi jour du Gouvernement à partir du commencement de la session, mais il fut finalement arrêté qu'il resterait tel

M. SPROULE.

quel pendant les quatre premières semaines de la session et qu'ensuite, il serait jour du Gouvernement sans autre avis. La coutume à présent est de donner avis du changement. La raison en est que les mesures du Gouvernement occupent une partie si considérable du temps de la Chambre, comparativement à ce qui se passait autrefois, qu'un changement nous a paru nécessaire et à la suite d'une entente on est arrivé à établir cette règle.

M. SPROULE : Nous pourrions nous trouver ainsi dans le même dilemme où nous étions lors de la discussion sur le projet de loi concernant le chemin de fer du Yukon. Le Gouvernement imposa la continuation du débat de jour en jour afin de priver les députés de leur jour pendant les quatre premières semaines de la session.

Sir WILFRID LAURIER : Les observations de l'honorable chef de l'opposition répondent suffisamment aux remarques de l'honorable député de Grey (M. Sproule). Autrefois, les députés soumettaient beaucoup de projets de loi d'intérêt privé et de lois d'intérêt général, mais depuis quelques années, la tendance ici, comme en Angleterre, est de laisser toute législation émaner du Gouvernement, et l'honorable député (M. Sproule), vieux parlementaire, sait qu'autrefois la législation privée occupait toute la journée des députés, mais depuis quelques années, le feuilleton a été souvent épuisé et il a fallu revenir aux ordres du Gouvernement.

M. LANCASTER : Il n'y a que le jeudi maintenant où nous pouvons avec quelque certitude entreprendre la discussion des projets de loi d'intérêt public, car le lundi et le mercredi, on n'y arrive qu'après les avis de motion, qui entraînent souvent de longues discussions. Les avis de motions ne portent la plupart du temps que sur des questions purement académiques et n'ont aucun rapport avec la législation. D'ordinaire, le bill d'intérêt public est l'indice qu'il existe dans le pays quelque abus à corriger, et bien souvent, malgré que ce bill ne devienne pas loi à la même session et que l'abus ne sera pas corrigé pour le moment, le Gouvernement adoptera, à la session suivante, en se basant sur la discussion qui a eu lieu, une loi et un remède semblable à ceux qui ont été suggérés à la session précédente. Je tiens à faire remarquer l'importance de la mesure d'intérêt public comparée à l'avis de motion, et je propose que cette disposition relative aux quatre semaines s'applique au lundi, au lieu du mardi, de sorte que, dans son ordre régulier, le lundi sera jour du Gouvernement à l'expiration des quatre semaines. Au cas où la discussion des mesures d'intérêt public n'emploierait pas toute la journée du jeudi, la Chambre pourrait, toute aussi bien que le lundi, passer aux avis de motion. De la sorte, l'auteur d'un projet de loi d'intérêt public aurait l'avantage de soumettre sa mesure à la discussion.

Sir WILFRID LAURIER : Pour les quatre premières semaines, l'ordre n'est pas dérangé. Les bills d'intérêt public passent en premier lieu.

M. LANCASTER : Je dis qu'en réalité l'auteur d'une mesure publique n'a que quatre semaines à sa disposition, car le lundi et le mercredi, la discussion est généralement restreinte aux avis de motions.

Sur la règle 30 :

Tous les item inscrits sur les ordres du jour (excepté les ordres du Gouvernement) seront pris en considération dans l'ordre de priorité assigné à chacun d'eux sur le feuilleton. (Quand les mesures du Gouvernement ont priorité, le Gouvernement a le droit de les placer dans l'ordre qu'il jugera à propos).

M. ARMSTRONG : Le comité s'est-il occupé de faire publier dans le feuilleton les réponses aux questions ? J'ai remarqué qu'au commencement des sessions, le Gouvernement prend un temps considérable à répondre aux questions que l'opposition n'a pas le droit de commenter. Ces réponses ne pourraient-elles pas être imprimées sur l'ordre du jour aussi bien que dans le Hansard ? Nous pourrions de la sorte épargner bien du temps et faciliter la besogne.

Sir WILFRID LAURIER : Le Gouvernement répond à toutes ces questions, et les réponses sont consignées au Hansard.

M. ARMSTRONG : Je veux dire les insérer dans le feuilleton avant que le Gouvernement y réponde.

M. BARKER : C'est la règle qui prévaut présentement en Angleterre, où la réponse imprimée accompagne la plupart des questions. Les ministres n'ont pas ainsi à perdre leur temps à lire les réponses. Je suis sûr que le Gouvernement pourrait répondre sur le feuilleton même aux deux-tiers au moins des questions dont il est donné avis. Les réponses à expliquer seules pourraient être réservées pour les ministres.

M. R. L. BORDEN : C'est la règle en Angleterre et le comité a discuté son adoption au Canada. Je ne me rappelle pas dans le moment pourquoi nous l'avons rejetée, mais je crois que c'est parce que nous avons trouvé les règles de la Chambre anglaise trop compliquées et que les mettre en pratique ici aurait entraîné une perte de temps plus considérable que la lecture des réponses aux questions. Je crois tout de même que le changement est désirable.

Une légère modification a été faite à la règle 30 dans le but, je crois, d'établir la pratique actuelle. Cette pratique permet au Gouvernement de soumettre ses propres mesures suivant le rang qu'il désire. Nous avons ajouté simplement les mots "excepté les ordres du Gouvernement". L'intention est de continuer une pratique qui a toujours existé à la Chambre.

La règle 31 relative aux ordres retirés est destinée également à valider une pratique admise, celle qui veut qu'à moins que le Gouvernement demande de les réserver, les questions et les avis de motion soient écartés de l'ordre du jour dès qu'ils ont été appelés une fois. Je croyais que c'était du consentement de la Chambre, mais on m'a rappelé la pratique établie autrefois par sir John Macdonald et autres hommes éminents. Leurs observations sur ce sujet, que j'ai trouvées dans le Hansard, m'ont convaincu que cette formalité est du domaine du Gouvernement. C'est pourquoi j'ai consenti à laisser passer la règle telle quelle.

M. SPROULE : La règle 30 dit :

Tous les item inscrits sur les ordres du jour (excepté les mesures ministérielles) sont prises en considération dans l'ordre de priorité assigné à chacun d'eux sur le feuilleton.

Nous pourrions peut-être obtenir de bons résultats si nous donnions à cette règle plus de latitude. Quand l'ordre du jour porte plusieurs ordres, ce serait un avantage si nous pouvions, à la demande du Gouvernement ou par quelque autre moyen, passer à un ordre autre que l'ordre du jour. Un député peut avoir une motion sur le feuilleton et l'y laisser à dessein afin d'empêcher la Chambre de passer à un autre ordre. Dans l'intervalle, un autre député ne peut pas présenter sa motion tant que celle-ci a la priorité. Je sais qu'on a déjà gardé un ordre sur le feuilleton de la Chambre expressément pour retarder la besogne du Parlement. Est-ce entendu qu'avec le consentement de la Chambre un ordre quelconque peut être proposé avant le rang qui lui est fixé ? Je ne parle pas de la besogne du Gouvernement, car le Gouvernement a le droit de soumettre ses mesures dans l'ordre qu'il veut, mais je parle de la besogne générale des députés.

M. FIELDING : Dans tous les cas exceptionnels, le Gouvernement peut consentir à se départir de cette règle dans le sens indiqué par l'honorable député (M. Sproule).

Sir WILFRID LAURIER : Cela ne pourrait se faire que sur consentement.

M. SPROULE : Mais si un député s'oppose et tient l'ordre du jour en échec, la chose ne devrait pas être permise.

M. R. L. BORDEN : La règle dit "sur la demande du Gouvernement". L'idée qui a prévalu dans le passé semble être que vu que le Gouvernement conduit la majorité il faut obtenir son consentement pour ne pas laisser choir un ordre, et si le consentement est accordé, alors l'ordre garde son rang de priorité. C'est l'ancienne pratique et celle qui est maintenue dans la règle. Celle-ci ne contenait pas les mots "avec le consentement du Gouvernement".

M. FIELDING : C'était la pratique.

M. R. L. BORDEN : Oui, et je crois que sir John Macdonald l'a déclaré naguère

dans un discours qui a été porté à l'attention du comité. La proposition que la Chambre est appelée à décider est : Les mots "à la demande du Gouvernement" doivent-ils être maintenus ?

M. FIELDING : Je crois que l'honorable député (M. Sproule) avait en vue la règle précédente.

M. SPROULE : La règle 30.

M. FIELDING : La règle 30 a trait aux ordres du Gouvernement et ceux-là seuls. La critique de l'honorable député s'applique à l'autre règle.

M. SPROULE : Oui.

M. FIELDING : Je crois qu'un député qui a une proposition à l'ordre du jour se prévaudra toujours de son droit de l'y laisser dans son rang, à moins qu'il ne consente à perdre sa priorité.

M. SPROULE : Je sais que ce droit lui est reconnu, mais la règle qui permet à un député de tenir en suspens toute la besogne de la Chambre par un refus de céder sa priorité est une règle draconienne. M'est avis que la Chambre devrait pouvoir ordonner de passer à un ordre quelconque.

B. BARKER : Je crois que la règle 31 doit être modifiée :—

Les questions posées par les députés et les avis de motions qui ne sont pas pris en considération lorsqu'ils sont appelés peuvent (sur demande du Gouvernement) être réservés et gardent leur rang de priorité, sinon ils sont rescindés.

C'est donner trop de pouvoir au Gouvernement. Un député peut avoir donné avis de motion d'une question de haute importance et lorsqu'il est prêt à l'exposer à la Chambre, le Gouvernement peut tout simplement demander à l'écartier. Le député peut être absent le lendemain et le Gouvernement insister sur la question.

M. FIELDING : Est-ce un exemple appuyé sur des faits ? L'honorable député suppose le cas d'un député qui est prêt à proposer sa motion.

M. BARKER : Oui.

M. FIELDING : Cette règle ne s'applique pas à ce cas, mais au cas où le député est absent et que l'Orateur dit "réservé à la demande du Gouvernement". Si le député est présent et veut prendre son tour, libre à lui de le faire.

M. BARKER : Cette règle va bien plus loin. Il n'y est pas question de congé ou de présence. Supposons que mon tour se présente aujourd'hui et que je sois prêt à soumettre ma motion, et que le Gouvernement demande ce que la question soit réservée ?

M. FIELDING : Ce n'est pas ainsi que les choses se passent. Le député a le droit de

M. R. L. BORDEN.

prendre son rang sur l'ordre du jour. Cette règle ne s'applique qu'en cas d'absence du député.

M. STOCKTON : Le député peut être absent le lendemain.

M. FIELDING : S'il est présent, il a son rang sur l'ordre du jour et le Gouvernement ne peut l'en priver. Mais s'il est absent, le Gouvernement peut demander que l'ordre soit réservé.

M. BARKER : Je sais ce qui arrive quand un député insiste à présenter sa motion contre le gré du Gouvernement.

M. FIELDING : S'il est ici pour prendre son tour, le Gouvernement ne peut l'en empêcher.

M. URIAH WILSON : Quoique le député soit présent et prêt à soumettre sa résolution, le Gouvernement demande quelquefois de réserver la question.

Sur la règle 35.

MOTIONS PRIVILEGIEES.

Quand une question est à l'étude, aucune autre motion ne peut être soumise à moins que ce soit pour l'amender ; pour l'ajourner à un jour fixe ; pour la question préalable ; pour la lecture de l'ordre du jour ; pour passer à un autre ordre ; pour ajourner le débat ou pour l'ajournement de la Chambre.

Sir WILFRID LAURIER : C'est une fusion de plusieurs règles qui ne sont pas imprimées hormis dans les manuels mais qui passeront maintenant dans les règles de la Chambre.

M. BERGERON : Que signifie "lire l'ordre du jour" ?

M. FIELDING : C'est une manière de disposer d'une question sans exprimer aucune opinion. En lisant l'ordre du jour, vous n'exprimez pas d'opinion sur une question, mais vous l'écartez pour le moment.

(Sur proposition de sir Wilfrid Laurier, le comité fait rapport de l'état de la délibération.)

(La Chambre suspend la séance à une heure.)

(La Chambre reprend la séance à trois heures.)

LA CHAMBRE EN COMITÉ SUR LE BUDGET.

La Chambre se forme en comité des subsides.

M. EMMERSON : Avec la permission du comité, je ferai quelques corrections. On m'a demandé si le coût des ponts figurait au total des entreprises de construction adjudgées par la commission du transcontinental et j'ai dit que oui. Je me suis trompé pour ce qui concerne les charpentiers en acier; elles ne sont point comprises dans le total men-

tionné. J'ai aussi déclaré sans réfléchir que la distance de Québec à Winnipeg est de 1,800 milles, qui est la distance entre Moncton et Winnipeg. Il y a 1,400 milles entre Québec et Winnipeg.

M. HAGGART : Le ministre pourrait-il nous donner le prix des charpentes en acier pour les ponts qui se rencontrent sur les sections en construction ?

M. EMMERSON : Je n'ai pas encore reçu ces renseignements.

M. HAGGART : Si nous les avons, nous pourrions nous former une idée du coût du chemin de fer.

M. EMMERSON : Je serai, je crois, en mesure, dans le mois de novembre, de dire assez exactement combien il coûtera. Tout calcul fait à présent pourrait être faux. J'aurais encore quelque chose à dire sur l'administration de l'Intercolonial pendant l'exercice écoulé le 30 juin. Les recettes totales du chemin, depuis le 1er juillet 1905, jusqu'au 1er juillet 1906, voyageurs et marchandises, sont de \$7,610,504.09, soit une augmentation de \$836,981.26 sur le total de l'exercice précédent. J'ai un état exact des dépenses jusqu'au 31 mai, mais je n'ai pas le chiffre des dépenses pendant le mois de juin. Nous avons cependant une idée assez juste de ce qu'ont été les dépenses pendant ce mois, et en nous reportant à cet état approximatif, la différence entre les recettes et les dépenses du chemin pendant l'exercice écoulé est de \$100,000, c'est-à-dire que l'excédent des recettes sur les dépenses est de \$100,000.

J'ai l'état exact des affaires de la ligne de l'Île du Prince-Edouard jusqu'au 1er mai seulement. Tout de même je puis dire que le déficit de \$153,000 a été réduit au cours de l'exercice qui vient de finir à moins de \$50,000. Ainsi les chemins de fer de l'Etat se soldent cette année par un surplus de recettes de \$50,000. Si nous sommes tous ici dans le mois de novembre prochain, j'aurai le plaisir de montrer à la Chambre comment j'ai pu accomplir cet heureux résultat. J'ai raison de croire, ou plutôt, je suis certain que ce résultat est désormais permanent. Les changements qui ont été effectués dans les méthodes d'administration de cette ligne ne peuvent qu'accentuer davantage chaque année ce satisfaisant état de choses. Nous n'aurons pas ainsi un résultat simplement temporaire, provoqué par des réformes violentes, des actes révolutionnaires de la part des directeurs. Le public ne sera négligé en rien, quoiqu'il aura parfois à se plaindre de la réduction dans le nombre des trains. Le service sera, cependant, proportionné aux exigences du trafic. L'efficacité du chemin n'en souffrira en rien. Le matériel se renouvelle constamment; la voie n'est pas négligée. On me demandera comment j'ai pu amener un changement si rapide et si radical dans le budget de l'Intercolonial, en comparant l'état de l'année

dernière avec celui de l'année précédente. C'est ce que j'aurai l'avantage d'expliquer à la Chambre si nous nous y sommes tous dans le mois de novembre, et quand cette question sera mise en discussion.

M. HAGGART : L'honorable ministre peut-il me dire combien a été dépensé à compte du capital ?

M. EMMERSON : Je ne le sais pas.

M. COCHRANE : Le changement existe-t-il seulement dans les livres ?

M. EMMERSON : Non, le changement a été effectué honnêtement. Les chiffres ne sont pas surfaits. La question de l'honorable député (M. Haggart) est parfaitement légitime. Les dépenses imputables au capital ont été bien moins élevées que l'année précédente.

M. HAGGART : Il est aussi facile d'obtenir le total des dépenses à compte du capital que les dépenses générales.

M. EMMERSON : Je n'ai même pas cela, mais seulement un état approximatif des dépenses générales. Je ne prétends pas vouloir donner les détails de l'administration de l'Intercolonial l'année dernière, mais j'ai cru que je devais ces quelques renseignements au comité.

M. HAGGART : Nous en sommes bien heureux, mais nous almerions à avoir plus. Il est plus facile de donner le total des dépenses imputables au capital que les autres détails.

M. EMMERSON : Je n'ai pas même donné les autres, si ce n'est approximativement. Nous avons les chiffres exacts jusqu'à la fin de mai, mais pas jusqu'à la fin de juin. Nous avons obtenu ces chiffres par la comparaison avec ceux de l'année dernière et je suis heureux de constater qu'il y a amélioration.

M. R. L. BORDEN : Le ministre a calculé les dépenses depuis le 31 mai jusqu'au 31 mai ; ne pourrait-il pas nous donner les dépenses au compte du capital entre ces deux dates ?

M. EMMERSON : Mon sous-ministre m'informe que nous recevons chaque mois de Moncton un état des affaires, mais sans les dépenses au compte du capital.

Pour améliorer le service de la fourniture de l'eau sur l'Intercolonial, \$7,300.

M. EMMERSON : C'est pour améliorer le service de l'eau à la jonction de Saint-Charles. Pour obtenir un service assuré, nous puiserons l'eau dans le lac Bennett, situé à une altitude de 5,000 pieds.

Station de Saint-Moise, \$250.

M. EMMERSON : C'est pour construire une voie de garage.

Agrandissement des installations à Halifax, \$60,000.

M. EMMERSON : C'est pour l'achat d'un terrain pour la rotonde. Ce terrain est situé près de ce qu'on appelle le terrain de la filature, non loin de chez Henderson et Potts.

M. R. L. BORDEN : A qui ce terrain ?

M. EMMERSON : A M. Henderson.

M. HAGGART : Combien allez-vous dépenser au total, cette année, pour agrandissements des installations à Halifax ?

M. EMMERSON : Nous avons besoin de \$250,000, et ces \$60,000 sont en acompte.

M. HAGGART : Il y a aussi du dragage, mais je suppose que cela relève du ministère des Travaux publics.

M. COCHRANE : Qui a acheté le terrain ?

M. EMMERSON : Nous l'avons acheté directement. Je crois que nous l'avons payé à raison de 3 cts le pied carré.

Pour le personnel du canal Lachine, \$5,000.

M. EMMERSON : Nous avions espéré que les appareils électriques fonctionneraient avant aujourd'hui, mais ils ne sont pas encore prêts. Nous effectuerons une économie sur la main-d'œuvre.

Pour payer une gratification de commisération au père de C. Floyd et S. Floyd, tués dans un accident, \$400.

M. BARKER : Lorsque j'entraî tout à l'heure, le ministre, plein d'espoir, promettait mer et monde. Nous savons ce que signifient ces promesses. Dans le passé, les belles promesses étaient un indice d'élections générales prochaines. Je ne sais pas si l'honorable ministre pressent des élections, mais nous savons que d'ordinaire la réduction dans les dépenses et les beaux résultats qui précèdent une élection disparaissent aussitôt après, et que l'administration du chemin de fer Intercolonial coûte deux fois plus cher. J'espère que l'honorable ministre ne nous ménage pas une telle surprise. Je pense qu'il obtiendra de bien meilleurs résultats, s'il veut changer radicalement les méthodes en usage sur cette ligne. Il n'est pas sans savoir que le comité des comptes publics a fait une enquête sur quelques chefs de dépenses d'un ordre secondaire de son département comparé aux grandes dépenses générales, et que nous avons découvert un état de choses peu rassurant.

Nous avons découvert en premier lieu que le ministre lui-même donne le mauvais exemple. Intéressé dans certaines maisons de commerce, il a pris sur lui de proposer au département des Chemins de fer et Canaux d'adjuger des fournitures à ces maisons. Je ne connais rien de plus propre à propager l'immoralité parmi un nombreux personnel. Rien au monde ne tend à cor-

M. EMMERSON.

rompre les mœurs comme de voir le ministre lui-même se servir de sa position pour obtenir un peu de patronage à la maison dans laquelle il est intéressé. Une étrange singularité de cette enquête est que chaque fois, dans une demi-douzaine de transactions différentes, le nom d'un M. Matthew Lodge s'y trouve. Nous avons découvert aussi que M. Lodge est le secrétaire du syndicat du pétrole dont le ministre est directeur. Nous avons encore découvert que M. Lodge est le secrétaire de la "Eastern Supply Co." sur certaines opérations de laquelle notre enquête a porté. Nous avons également découvert que M. Lodge, agissant pour lui-même ou pour d'autres, a empoché des profits remarquables sur un achat de terrain à des prix scandaleux. Nous avons découvert qu'une autre personne, M. Sumner, qui dans le temps était intéressé dans le syndicat des huiles à titre de président, était aussi en rapports avec M. Lodge pour l'achat des terrains. C'est lui qui a attesté la valeur de ces terres pour son ami, le secrétaire du syndicat des huiles, qui les a vendues au Gouvernement. Toute l'affaire semble pivoter sur un axe, dont M. Lodge est le centre. Le ministre sait qu'il a pris l'inconcevable décision d'écrire lui-même au gérant du chemin de fer pour lui dire d'acheter l'huile du syndicat du Nouveau-Brunswick pour l'Intercolonial, pourvu que l'inspecteur en fût satisfait, et afin que l'inspecteur des huiles ne négligeât rien, il télégraphia aussitôt après à son gérant.

En vérité, un haut fonctionnaire dans une administration de chemin de fer quelconque qui recevrait une telle lettre suivie d'un télégramme, ne comprendrait-il pas l'importance de se hâter, et même de faire un rapport favorable ? Je ne crois pas qu'un seul député puisse douter que le ministre s'attendait d'avance à recevoir un rapport favorable, que le gérant était bien disposé et qu'il a agi en conséquence. Je ne discute pas pour le moment la qualité de l'huile, mais la légitimité de la transaction. Je dis que l'intervention du ministre est une véritable honte. Il ne pouvait pas s'attendre à autre chose qu'à un rapport favorable. Croit-on qu'un employé à Moncton voudrait risquer son emploi en écrivant au ministre que l'huile qu'il offre en vente ne vaut rien ? Le fonctionnaire assez hardi pour prendre une semblable liberté passerait pour insensé. Il serait peut-être honnête homme, mais il ne resterait pas longtemps au service du chemin de fer. Les employés savaient ce qui les attendait s'ils faisaient un rapport défavorable. Je me rappelle le cas d'un employé à Moncton, qui fut accusé d'avoir volé des timbres-poste. Un fonctionnaire fut envoyé d'ici. Il passa deux heures dans les bureaux et fit rapport que la comptabilité était défectueuse et devait être changée. Ce fut la fin de l'enquête, mais le pauvre constable qui avait porté la plainte fut congédié.

Dans ces circonstances peut-on s'attendre à ce qu'un inspecteur déclare que le pétrole n'est pas de bonne qualité? Il craindrait de compromettre ses moyens de subsistance et ceux de sa famille, s'il osait contrecarrer les vues du ministère.

Ce n'est pas le seul cas où le nom de M. Lodge apparaît. Un avocat d'Halifax, M. Pearson, eut un jour l'idée de se constituer en compagnie pour la fourniture aux chemins de fer. Que fait-il? Fonde-t-il la société Pearson et compagnie, de telle rue, à Halifax, où son père et lui avaient un bureau d'avocats? Pas du tout. A l'exemple de M. Preston, il se rend dans une autre colonie, à Terre-Neuve, et y fait autoriser sa compagnie. Cette compagnie, composée de M. Pearson et de deux de ses commis, n'a qu'un bien faible capital, et jusqu'à présent elle semble n'avoir fait d'affaires qu'avec l'Intercolonial. Sa première opération fut de vendre des brouettes à l'Intercolonial, mais l'affaire fut tellement mal conduite que la compagnie s'est trouvée dans des difficultés dès le commencement. Elle avait envoyé une soumission, mais elle était si peu connue à Halifax que la lettre que le ministre lui adressa pour lui annoncer que sa soumission était acceptée fut renvoyée au bureau des lettres de rebut. Personne dans le bureau de poste d'Halifax n'avait entendu parler de cette compagnie et le ministre ou ses employés durent écrire de nouveau pour savoir pourquoi on n'avait pas répondu à la première lettre.

M. Pearson répondit que le retard était dû à la stupidité du personnel du bureau de poste d'Halifax. Après avoir fourni quelques brouettes, M. Pearson fit savoir au département qu'il ne pouvait pas continuer parce qu'il avait accepté l'entreprise à trop bas prix. Tel fut son début.

Pour être mieux renseigné à l'avenir, il décida sagement de s'assurer les services de M. Matthew Lodge comme agent et l'autorisa, de l'aveu même de ce dernier, à signer des soumissions, comme secrétaire de la compagnie.

De ce moment elle est plus heureuse dans ses opérations. M. Lodge offrit d'abord de fournir de l'acier de Syrie à l'Intercolonial et, sans aucune concurrence, il obtint la fourniture pour un an. Sans soumissions, sans concurrents, M. Lodge, l'ami, le secrétaire de la compagnie d'huile du ministre, agissant pour ses mandants d'Halifax, vendit pour \$7,910 de cet acier à l'Intercolonial.

L'opération suivante de M. Lodge est encore plus extraordinaire. En 1903-1904, la Imperial Oil Company, avait la fourniture de l'huile d'éclairage, le pétrole ordinaire, mais pour une raison ou pour une autre elle ne renouvela pas sa demande pour 1904-1905. M. Lodge et deux autres compagnies soumissionnèrent. La règle du département exige que chaque soumission soit accompagnée d'un chèque de \$200, accepté par une banque. M. Lodge trouva moyen d'éluider cette formalité. Il envoya le chèque de

Mathew Lodge, non accepté, tandis que les autres soumissionnaires se conformaient au règlement. Cette irrégularité ne souleva aucune objection et M. Lodge obtint la concession.

On me dira que sa soumission était la plus basse et que le cas n'a rien de bien extraordinaire. Ce qu'il y a d'extraordinaire, c'est que depuis le jour où M. Lodge a obtenu la concession jusqu'à ce jour, il n'a jamais livré un seul gallon d'huile, et n'a jamais prétendu en livrer un seul, ni lui ni la compagnie qu'il représente.

L'année est finie, mais le marché dure encore, dit M. Lodge. Qu'a-t-il fait? La "Imperial Oil Company", qui avait cette fourniture pour l'exercice 1903-1904, a continué à fournir l'huile comme auparavant. En 1904-1905, elle en a livré pour \$27,000. Tout ce qui a été fait, c'est que le ministre a donné instruction au gérant de continuer à s'approvisionner à l'"Imperial Oil Company" et de lui transporter l'entreprise. On a aussi remis à M. Lodge son chèque non certifié, sous prétexte que le département avait encore l'ancien chèque de l'"Imperial Oil Company."

On a demandé à M. Lodge quelle compensation sa compagnie avait reçu pour transporter son entreprise à l'"Imperial Oil Company", et il a refusé de le dire. On dirait que c'est une règle, de la part de tous ceux qui ont quelque affaire avec ce Gouvernement de considérer leurs affaires comme tellement secrètes, tellement confidentielles, qu'ils n'en peuvent rien dire. M. Lodge avoue que l'"Imperial Oil Company" a payé une jolie somme.

Ce n'est peut-être pas charitable de ma part, mais je suppose que M. Lodge sachant que l'"Imperial Oil Company" désirait continuer à fournir l'huile à l'Intercolonial, est allé la trouver et lui a dit: Ne soumissionnez pas; je me ferai adjuger la fourniture et je vous la transporterai moyennant une commission. C'est ce qui a eu lieu, et bien que l'année soit expirée, M. Lodge dit que l'"Imperial Oil Company" continue à fournir l'huile, sans renouvellement du marché.

Plus tard, des soumissions furent demandées pour des courroies de transmission. Plusieurs furent reçues, à différents prix, pour différentes sorte de courroies. La "J. C. MacLaren Belting Company," qui est, je crois, une maison de première classe, envoya deux soumissions.

M. Lodge, ou la compagnie qu'il représentait, soumissionna aussi, de même que la maison Kennedy, de Montreal. La soumission de M. Lodge n'était pas la plus basse, mais c'est à sa compagnie que le ministre donna la fourniture. Un marché fut passé pour un an.

Je tiens à faire voir les conséquences de cette ingérence du ministre dans l'administration de l'Intercolonial. Ce qu'ils voient faire au ministre, les fonctionnaires cherchent à le faire. Le ministre en dépit des

règlements, fit savoir aux fonctionnaires où ils devaient se procurer le pétrole dont ils auraient besoin. Quand M. Lodge obtint la fourniture des courroies, le sous-ministre suivant l'exemple du ministre prend aussi sur lui de dire aux employés où se procurer leur courroies. Voici la lettre qu'il écrit à ce sujet :

Il n'emploie pas la formule officielle ; il s'adresse au "cher monsieur Joughins", par le sous-ministre des Chemins de fer et des Canaux.

Si vous avez besoin de nouvelles courroies dans le cours de l'année, vous aurez l'obligeance de vous adresser à la "J. C. Maclaren Belting Company" qui, d'après ce que je vois, a donné satisfaction l'année dernière. Vous savez, sans doute, que le prix des courroies est le même partout et qu'il n'y a qu'à tenir compte de la qualité. Il n'y a donc aucun avantage à demander des prix spéciaux.

Votre tout dévoué,
M. J. BUTLER.

Un DEPUTE : Quel est ce M. Joughins ?

M. BARKER : C'est le surintendant mécanicien. Ce qu'il y a surtout de remarquable dans cette lettre, c'est qu'elle n'est pas conforme aux faits. L'année précédente, le département avait demandé des soumissions et il en avait reçu 18 ou 20, à différents prix. Il en avait reçu une de M. Lodge, pour cette même qualité de courroies et il avait accepté, bien qu'elle ne fut pas la plus basse. Cependant, neuf mois après, M. Butler écrit effrontément : "Vous savez, sans doute, que le prix des courroies est le même partout et qu'il n'y a qu'à tenir compte de la qualité." Il considère qu'il y a rien à gagner à demander les prix.

Je ne puis pas blâmer le sous-ministre ; le ministre lui-même ne peut pas le blâmer. Il n'est pas la moitié aussi coupable que le ministre, car je suis certain que M. Butler n'avait aucun intérêt personnel dans cette affaire, et son intervention n'a pas le même caractère arbitraire. Il écrit amicalement à "son cher monsieur Joughins". Mais il n'y a pas à se tromper sur la nature du télégramme et de la lettre du ministre. Les fonctionnaires qui ont reçu la lettre du ministre savaient qu'ils devaient s'y conformer. M. Butler a fait tout ce qu'il a pu. Il a fait savoir à M. Joughins que le marché devait être prolongé pendant une autre année, bien qu'il sût, comme M. Lodge le dit dans sa déposition, que les autres soumissions fussent plus basses que celle de M. Lodge. Voici l'exemple n° 2.

Je ne dirai rien de l'achat de terrains dont l'honorable député de Montréal (M. Ames) a parlé dans un débat précédent. Ce cas est encore plus flagrant que tous les autres, mais on n'achète pas des terrains aussi souvent que des fournitures, sur l'Intercolonial.

Il n'y a rien qui soit plus dangereux, plus de nature à donner lieu à des fraudes, dans l'administration d'un chemin de fer, que

M. BARKER.

l'intervention non motivée des autorités auprès des fonctionnaires dans l'exercice régulier de leurs fonctions. Qu'il s'agisse du ministre ou du sous-ministre, il faut être excessivement prudent sur ce point. Pourquoi ne laisse-t-on pas ces questions à M. Pottinger, le gérant-général à Moncton ? Pourquoi le ministre écrit-il d'Ottawa quand il s'agit d'acheter quelques milliers de barils ou de gallons de pétrole de la "New Brunswick Oil Company" ? Parce que, quelques mois auparavant, le ministre était président de cette compagnie, et qu'il y avait encore des intérêts, bien qu'ayant été remplacé à la présidence par M. Sumner.

N'est-il pas tout naturel que M. Butler, sachant ce qui avait été fait, fasse la même chose au sujet des courroies ? C'est ainsi que les abus s'introduisent. Il y a aussi autre chose à considérer. Ceux qui ont quelque expérience dans ce genre d'opérations savent que le point important, c'est la qualité de la marchandise. Il est facile d'obtenir des prix, mais est-on certain de la qualité ? Quand on achète du pétrole, le grand danger, c'est qu'on ne nous livre pas celui qu'on pensait acheter. Si les fonctionnaires d'un département savent que le ministre est intéressé dans la compagnie qui fournit ce pétrole, pense-t-on qu'ils vont se montrer bien sévères sur la qualité et la quantité de celui qu'on leur livre ? Je connais assez la nature humaine pour dire qu'un fonctionnaire ne sera pas tenté de faire du zèle, s'il prévoit qu'il pourrait lui en cuire.

Je ne m'étendrai pas davantage sur ces questions, à cette époque de la session, mais j'avertis le ministre que, dans l'intérêt de l'Intercolonial, il ferait mieux de faire cesser cette pression des autorités sur les fonctionnaires, surtout quand il est pécutiairement intéressé dans une affaire ; cela est plus important que l'abaissement des salaires ou d'autres réformes de cette nature.

M. EMMERSON : Mon honorable ami a discuté sur des faits imaginaires. S'ils étaient réels, ses conclusions seraient peut-être justes. Il dit que d'année en année nous faisons des promesses à l'égard de ce que nous nous proposons de faire. Je suppose qu'il n'était pas présent et n'a pas entendu ce qui a été dit des résultats obtenus cette année. Cet état de choses ne le satisfait pas. Il n'est pas content. Pour passer sa mauvaise humeur, il imagine une foule de choses. Il parle d'une lettre que j'aurais écrite à M. Pottinger au sujet du pétrole fourni par la New Brunswick Petroleum Company. Il ne serait peut-être pas parlementaire de reprocher à l'honorable député de parler peu sérieusement...

M. BARKER : Je parle sérieusement. Tout ce que j'ai dit est basé sur l'enquête.

M. EMMERSON : Tant pis pour l'honorable député. Il prétend que des instructions portaient que si le rapport était satisfaisant, ils pourraient acheter ce pétrole.

Quels sont les faits ? Un rapport avait été présenté. L'Intercolonial achetait du pétrole de cette compagnie depuis plus d'un an, sans que je n'en susse rien. On avait commencé à faire du gaz Pintsch, et la compagnie, paraît-il, avait laissé une certaine quantité de pétrole à ceux qui faisaient ces expériences et s'était fait donner un rapport des résultats obtenus. Tout cela avait eu lieu hors de ma connaissance. Plus tard, les représentants de cette compagnie vinrent me dire : Pour la fabrication du gaz Pintsch, vous employez du pétrole de Pennsylvanie, acheté de la "Standard Oil Company"; vous le faites venir à Montréal en franchise et vous le transportez de Montréal à Moncton; avec le transport et les droits, ce pétrole vous coûte environ 15 cents le gallon; or voici le pétrole dont vous vous êtes déjà servi et que vos fonctionnaires déclarent égal sous tous les rapports au pétrole importé, et nous pouvons vous le livrer sur les lieux pour 10 cents le gallon.

Il est vrai que j'ai eu des intérêts dans cette compagnie, mais si mon honorable ami allait conter cette histoire dans le Nouveau-Brunswick, on se moquerait de lui. Tout le monde sait que ce n'était pas une entreprise commerciale et que je n'ai consenti à en faire partie que pour encourager cette industrie dans la province. J'avais confiance dans la valeur de ces sources de pétrole, mais je ne pouvais en retirer aucun avantage pécuniaire. M. Sumner a expliqué toute l'affaire. M. Sumner appartient au même parti politique que l'honorable député, et si, en ma qualité de ministre des Chemins de fer, j'avais fait quelque chose de repréhensible, il aurait été le premier à me le reprocher.

M. BARKER : Il est actionnaire et président de la compagnie.

M. EMMERSON : C'est vrai, mais il est aussi un fort actionnaire du "Times", de Moncton, l'organe conservateur de la ville. Tout le monde dans le Nouveau-Brunswick sait que je n'ai jamais retiré un sou de la "New Brunswick Petroleum Company". Il est vrai que j'ai placé des sommes assez considérables dans cette entreprise, mais je tenais surtout à la faire réussir, et mon intention n'a jamais été d'en retirer un bénéfice pécuniaire quelconque.

L'honorable député appartient à un parti politique qui a pour devise : "Utilisons les produits nationaux." Parce qu'il se trouve que j'ai un intérêt quelconque dans une entreprise, il voudrait que l'Intercolonial n'employât pas un seul gallon de ce pétrole tiré du sol du Nouveau-Brunswick et qui est sur les lieux mêmes. Est-ce que je devais refuser ce pétrole à 10 cents le gallon et en faire venir des Etats-Unis à 15 cents. Nos arrangements avec la compagnie du Nouveau-Brunswick nous permettent de faire une économie de 5 cents par gallon. Je n'ai jamais rien retiré de cette compagnie et je n'en n'attends rien. Je suis con-

vaincu que tout le monde au Nouveau-Brunswick, même les conservateurs les plus partisans se moqueraient de l'honorable député s'il allait leur raconter cette histoire.

Mon honorable ami a aussi beaucoup insisté sur ce fait que M. Lodge a été mêlé à ces opérations. Il est vrai que ce monsieur a été un de mes associés dans cette entreprise de pétrole au Nouveau-Brunswick. Dans ce sens, il était et est encore mon ami. Je n'ai pas à en rougir, et je serai toujours heureux de le voir réussir dans ses entreprises. Ce qu'a raconté l'honorable député au sujet de la "Eastern Railway Supply Company", n'est pas conforme aux faits. Cette compagnie existait longtemps avant ses relations avec l'Intercolonial et avant mon arrivée aux affaires. Elle fut fondée à Terre-Neuve pour faire la fourniture de la compagnie de chemin de fer Reid. Si elle a fait quelques transactions avec l'Intercolonial, c'est qu'elle avait soumis et que ses soumissions ont été acceptées. Autrement, je n'aurais jamais connu l'existence de cette compagnie.

L'honorable député (M. Barker), prétend que M. Lodge était intéressé dans la fourniture de l'huile d'éclairage. Il était entièrement étranger à cette entreprise. La fourniture du pétrole avait été accordée à la "Eastern Railway Supply Company" et plus tard, elle a cédé son entreprise à la "Imperial Oil Company," comme cela se fait bien souvent. Nous avons renouvelé le marché avec cette dernière compagnie et elle remplit ses engagements à la satisfaction du département. Le marché n'a été renouvelé que quand nous avons eu la certitude que nous n'obtiendrions pas de conditions aussi avantageuses en demandant des soumissions. Voilà le fond de cette histoire.

M. BARKER : Le ministre dit que c'est la "Easter Railway Supply Company" et non M. Lodge qui était intéressé dans cette fourniture. C'est M. Lodge qui a fait la soumission, au nom de la compagnie, et qui a déposé son propre chèque.

M. EMMERSON : Oui, mais c'est la compagnie qui est responsable envers l'Intercolonial, et non les individus qui ont affaire à elle. C'est bien beau de mentionner le nom de M. Lodge à tout propos, parce qu'il est mon ami. Parce qu'un homme se trouve à être de mes amis, faut-il lui interdire toute transaction avec l'Intercolonial ? Ce n'est pas ce que je me propose de faire, et je n'ai pas à rougir de la conduite que j'ai tenue dans cette affaire.

L'honorable député prétend que le fonctionnaire chargé de faire un rapport sur la qualité de ce pétrole a fait un rapport favorable, par crainte de me déplaire. Or, le rapport a été fait longtemps avant que j'eusse écrit la lettre. Il avait été fait en dehors de ma connaissance. J'ignorais même qu'on utilisait ce pétrole dans la fabrication du

gaz Pintsch. Mais lorsque je sus que nous avions besoin de ce pétrole, qu'il était d'aussi bonne qualité que l'autre et que nous pouvions l'avoir à meilleur marché, j'ai décidé de l'employer.

L'honorable député dit aussi que M. Skeffington a été destitué pour avoir fait connaître l'affaire des timbres. Mon honorable ami ne rapporte pas les choses telles qu'elles sont. Lorsqu'une plainte a été faite au sujet de l'emploi illégitime de ces timbres, j'ai envoyé un fonctionnaire faire une enquête; il s'est tenu sur les lieux, non pas deux heures, mais plusieurs jours; il a fait une enquête complète et a envoyé son rapport au département. Cela ne regardait pas du tout M. Skeffington. Ce dernier avait été employé comme agent secret sur l'Intercolonial, depuis nombre d'années, et il ne rendait plus aucun service.

Des colis avaient été volés à sa barbe à la gare de Moncton et trois ou quatre vols successifs de sacs de dépêches s'étaient produits à la même gare. La situation devenait alarmante. Les marchandises disparaissaient, la propriété du chemin de fer était pillée, aucune poursuite n'avait lieu et personne ne semblait rien connaître. Quelques gamins avaient été arrêtés pour avoir pris du vieux fer aux alentours de la gare, mais un grand nombre d'objets volés n'ont jamais été retrouvés. Je dus mettre un homme compétent à la tête de ce service et M. Skeffington fut congédié parce qu'il était absolument inutile et un embarras pour l'administration.

Je me suis assuré les services d'un agent capable, muni de bonnes recommandations, et on remarque une différence sensible sur toute la ligne. A Halifax, où les vols étaient excessivement nombreux, à la Rivière-du-Loup, à Lévis et à différents autres endroits, des voleurs ont été arrêtés et punis. Je ne pourrais pas dire combien on en a arrêté en envoyant en prison, à Saint-Jean. L'ordre a été rétabli partout.

L'honorable député (M. Barker) prétend que nous nous contentons toujours de faire des promesses pour l'avenir. Nous avons cependant obtenu des résultats financiers très satisfaisants et nous avons un personnel très entendu. Nos fonctionnaires comprennent qu'ils doivent faire leur devoir continuellement. Ils se rendent compte que le bon vieux temps est fini et qu'il faut des employés actifs et qui seront payés en raison des services qu'ils rendront.

M. BLAIN : Que faisaient les fonctionnaires réguliers pendant que tous ces sacs de dépêches étaient volés ?

M. EMMERSON : Le fonctionnaire régulier était M. Skeffington, et je viens de vous dire ce qu'il faisait. Ses fonctions consistaient à voyager sur toute la ligne et à voir à ce que le service de surveillance et les autres employés fissent leur devoir.

M. EMMERSON.

M. BLAIN : Il y a des employés officiellement chargés de la surveillance des sacs de dépêches.

M. EMMERSON : Il ne recherchent pas les voleurs.

M. BLAIN : Que faisaient les employés du département des Postes à qui ces sacs étaient confiés, pendant qu'on les volait, comme dit le ministre ?

M. EMMERSON : Les sacs étaient sortis du train et déposés sur le quai, en présence des fonctionnaires, et on les volait quand même. Je ne prétends pas que M. Skeffington aurait dû se tenir à cet endroit et surveiller les sacs lui-même; mais s'il avait été un bon agent, il aurait pu découvrir quelques-uns des voleurs et les faire arrêter. Il aurait dû avoir quelques connaissances des gens de réputation douteuse qui fréquentaient les gares. Ce que je viens de dire n'est qu'un exemple entre beaucoup d'autres. La situation était devenue telle que j'ai dû remercier M. Skeffington. Je regrette que l'honorable député ait soulevé cette question, car j'aurais préféré, dans l'intérêt de M. Skeffington, ne pas rendre ces faits publics.

M. R. L. BORDEN : L'honorable ministre ne me paraît pas décerner un compliment bien flatteur aux employés de l'Intercolonial en faisant une description aussi saisissante des vols innombrables qui se commettaient sur cette ligne, impunément et sans autre protection que la présence d'un unique détective. Comment veut-on qu'un agent qui se trouve à Moncton empêche un vol d'être commis à Saint-Jean ?

M. EMMERSON : Il était censé surveiller toute la ligne.

M. R. L. BORDEN : Il ne peut pas être partout en même temps. Quand il était à Moncton, je ne vois pas ce qui pouvait empêcher un voleur d'exercer son métier à Sidney ou à Halifax. J'ai peine à croire que le remplacement de M. Skeffington par un autre ait amené un changement aussi radical que le dit le ministre. Quoi qu'il en soit, il est évident que M. Skeffington a été remercié de ses services presque immédiatement après avoir fait un rapport concernant le vol des timbres à Moncton.

M. EMMERSON : Non; c'est longtemps après.

M. R. L. BORDEN : Très peu de temps après. Un fonctionnaire du département s'est rendu à Moncton et est revenu avec très peu de renseignements, si ce n'est qu'il avait constaté que le système était très défectueux. Il ne pouvait tenir personne responsable de la perte des timbres. Cela n'indique pas que l'enquête ait été bien complète. En supposant que M. Skeffington fût aussi incapable qu'on l'a dit, un pareil homme comme celui qui l'a remplacé aurait

dû mettre la main sur le coupable. Mais on ne paraît pas s'être beaucoup préoccupé de cela. L'affaire était pourtant grave car ce vol paraît avoir été commis par des employés du réseau.

Quant aux autres questions dont le ministre a parlé, je ne crois pas que le public soit disposé à approuver ces dépenses aussi légèrement qu'il le suppose. Il est possible que les intérêts pécuniaires du ministre dans la compagnie de pétrole du Nouveau-Brunswick ne soient pas considérables. Mais même dans ce cas, c'est un mauvais exemple à donner par un ministre que d'exiger des fonctionnaires de l'Intercolonial qu'ils achètent les fournitures de cette compagnie. Un ministre soigneux et délicat aurait été le premier à conseiller à ses fonctionnaires de ne pas acheter les articles dont ils ont besoin d'une compagnie dans laquelle il était intéressé. Mais le ministre des Chemins de fer, loin de prendre cette attitude, déclare qu'il a fait ce qu'il devait faire. Je ne crois pas que le public soit de son avis sur ce point. Même en supposant que ce pétrole fût d'excellente qualité, que les prix fussent raisonnables et qu'on n'aurait pas pu en avoir d'aussi bon ailleurs pour le même prix, je maintiens que c'est un mauvais précédent à établir. Si nous avions six ou huit ministres ordonnant chacun à une douzaine de chefs de département d'acheter les marchandises dont ils ont besoin d'une compagnie dans laquelle le ministre est intéressé, croit-on qu'il en résulterait un état de choses bien favorable à l'administration du pays ? Si le ministre des Chemins de fer le croit, je ne partage pas sa manière de voir. Je considère que toute cette affaire est regrettable, et j'espère qu'elle ne se renouvellera pas.

M. E. M. MACDONALD : En justice pour l'honorable ministre des Chemins de fer, je considère qu'il est à propos de rapporter exactement ce qui s'est passé, au comité des comptes publics, relativement à la compagnie de pétrole du Nouveau-Brunswick. L'honorable député d'Hamilton (M. Barker), comme tous les autres membres du comité qui ont écouté attentivement les dépositions, a dû être convaincu qu'aucun blâme ne pouvait être attribué au ministre des Chemins de fer, ou à son département, relativement à ces achats. Il a été prouvé clairement que l'Intercolonial a acheté un pétrole d'une qualité supérieure à celui qu'il aurait pu avoir ailleurs, tout en faisant une économie de 5 cents par gallon.

M. R. L. BORDEN : Ces achats devraient être laissés aux fonctionnaires en charge du département.

M. E. M. MACDONALD : C'est ce que le ministre a fait. Il a fait savoir à M. Pottinger, le gérant général du réseau, qu'il y avait dans le comté de Westmoreland, à proximité de la localité où ce pétrole devait être employé, du pétrole de qualité supé-

rieure à celui que l'on pouvait se procurer ailleurs, et qu'il ferait bien de l'utiliser. L'honorable député d'Hamilton, pour les besoins de sa cause, a entouré cette transaction de toutes les circonstances douteuses que son imagination a pu lui fournir. Il aurait dû se montrer plus juste envers le ministre, car nous avons le témoignage de M. Sumner, un ancien maire de Moncton, un conservateur, un membre de la législature du Nouveau-Brunswick, qui déclare que des citoyens appartenant aux deux partis politiques se sont intéressés dans cette affaire, il y a six ou sept ans, dans un but purement patriotique—uniquement pour encourager le développement de l'industrie du pétrole dans la province du Nouveau-Brunswick. Il ajoute que dès que M. Emmerson est devenu ministre des Chemins de fer, il a cherché à se désintéresser absolument de cette entreprise et que depuis 1904 il n'a aucun intérêt direct, ni indirect, j'en suis certain, dans cette compagnie. Voici ce que dit M. Sumner :

Je n'ai reçu aucune communication de lui, si ce n'est une ou deux lettres dans lesquelles il insistait auprès de la compagnie pour faire accepter sa démission. Mais tous les ans, les directeurs le suppliaient d'attendre encore un peu, et on comprend facilement pour quelle raison. Avant ma nomination comme gérant en titre de la compagnie, on avait pour principe de conserver le pétrole et on avait fait préparer des plans pour la construction d'une raffinerie.

En arrivant à la gérance de la compagnie, M. Sumner au lieu de suivre la ligne de conduite qu'avait adoptée M. Emmerson, chercha immédiatement à vendre le pétrole, et c'est lui qui avisa aux moyens à prendre pour en disposer. Dans son témoignage il explique non seulement que le ministre des Chemins de fer était entré dans cette entreprise pour des motifs purement patriotiques, mais aussi qu'il y a perdu de l'argent, comme le savent tous ceux qui sont au courant de la situation. Voici la partie du témoignage de M. Sumner sur ce point :

D. A-t-il reçu de l'argent par suite de ses rapports avec cette compagnie ?—R. Non. Je ne crois pas qu'il l'accepterait. Personne dans sa situation ne voudrait en accepter. Ça été plutôt une affaire de sentiments qu'autre chose, et si elle tournait bien, ce serait une excellente affaire pour la province.

D. Le développement de cette industrie aurait profité à la province en général ?—R. Oui, et on me permettra d'insister sur ce point, car c'est à ce seul point de vue que je me suis moi-même intéressé dans cette entreprise.

L'affaire est donc parfaitement claire. Premièrement, le ministre des Chemins de fer n'avait aucun intérêt personnel à faire acheter le pétrole de la compagnie du Nouveau-Brunswick. Il n'avait plus rien à faire avec cette compagnie depuis 1894. Je puis ajouter que si la règle qu'il avait adoptée avait été suivie pendant qu'il était ministre, cette compagnie n'aurait pas vendu de pé-

trole ; mais M. Sumner voulait en vendre et il l'a vendu 5 cents de moins par gallon que ce que l'administration payait pour un article semblable.

L'honorable député a cherché à faire croire que la conduite du ministre était répréhensible, mais à la lumière des faits il sera lui-même obligé d'admettre que rien dans la conduite du ministre n'autorise ces soupçons. On me dira peut-être que le ministre n'aurait pas dû écrire à M. Pottinger pour lui conseiller d'acheter ce pétrole. Je ne vois pas pourquoi on lui reprocherait d'avoir écrit cette lettre.

Il fallait naturellement la permission du ministre responsable pour acheter ce pétrole, et pourquoi voudrait-on que le ministre ne dise pas à M. Pottinger : Voici des chiffres qui démontrent que vous pouvez acheter ce pétrole pour fabriquer du gaz Pintsch, à 5 cents meilleur marché par gallon, que ce que vous payez pour le pétrole américain.

L'honorable député a aussi manqué de justice envers M. Lodge. Ce dernier n'est pas seulement un ami du ministre des Chemins de fer, mais depuis vingt ans, sous tous les gouvernements, il a vendu des marchandises à l'Intercolonial, comme agent des manufacturiers. Voici une partie de son témoignage :

D. Est-ce la première fois que vous avez obtenu une fourniture de l'Intercolonial ?—R. Oh, non.

D. Je crois que vous nous avez dit hier que vous êtes sur la liste des fournisseurs depuis 20 ans ?—R. Depuis à peu près cela, vingt, vingt et un et vingt-deux ans.

D. Avez-vous déjà vendu des marchandises à l'Intercolonial pendant que les amis de M. Barker étaient au pouvoir ?—R. Oui.

D. Par conséquent, d'après ce que vous connaissez des méthodes et besoins des compagnies de chemins de fer, vous êtes en état de faire des arrangements avec les fabricants pour placer les articles dont les compagnies de chemins de fer peuvent avoir besoin ?—R. Oui, j'ai une connaissance générale de ce qu'il faut à un chemin de fer ; c'est à peu près la meilleure réponse que je puisse donner.

D. Je suppose que ce n'est pas la première fois que vous vendez du pétrole à l'Intercolonial ?—R. Non, je lui en ai vendu de grandes quantités il y a quelques années.

D. Quand ?—R. En 1890, 1889, 1887, 1888, 1900.

D. Cette dernière transaction diffère-t-elle en quelque chose de celle des années précédentes ?—R. La seule différence, c'est qu'ordinairement je n'étais pas obligé d'envoyer des soumissions.

D. Vous n'étiez pas obligé d'envoyer des soumissions ?—R. Non, c'est toute la différence.

Comme on le voit, M. Lodge, qui est un agent de fabricants, vendait des marchandises au chemin de fer, sous le régime conservateur, absolument de la même manière qu'à présent. La seule différence, c'est qu'il n'était pas obligé d'envoyer des soumissions.

Quand à ce qui concerne le pétrole spécial, l'huile lubrifiante, les courroies de transmission et les brouettes, le département a

M. E. M. MACDONALD.

payé tous ces articles, la plupart du temps, moins cher que les années précédentes.

C'étaient les prix réguliers ; le pays n'a absolument rien perdu. Je dois dire que mon honorable ami fait preuve d'une méfiance excessive en cherchant à imputer au ministre des Chemins de fer et des Canaux une faute dont les faits ne sauraient faire présumer l'existence, et en insinuant qu'il s'est passé, au cours de ces transactions, des choses que la Chambre et le pays devraient condamner.

M. BARKER : L'honorable ministre ayant dit que, quelques jours avant qu'il eût écrit sa lettre, on avait fourni aux fonctionnaires des échantillons de cette huile...

M. EMMERSON : Pas quelques jours, mais quelques mois.

M. BARKER : Voici une lettre du 18 janvier 1905 ; elle est de M. D. Bryce Scott, électricien, et elle a été adressée à M. Pottinger :

Ci-joint un rapport au sujet de l'épreuve qui a été faite de deux barils d'huile fournis comme échantillons par la "New Brunswick Petroleum Company". L'épreuve de cette huile a été faite pendant mon absence, par M. Lockhart.

J'ai parlé de cette opération avec lui et je sou mets le rapport tel qu'il est.

Respectueusement à vous,

D. BRYCE SCOTT,

Electricien du chemin de fer Intercolonial.

Le rapport de M. Lockhart est daté du 17 janvier, c'est-à-dire de la veille. Voici ce qu'il dit à la fin de ce rapport, après avoir fait l'épreuve de l'huile et l'avoir comparée avec l'huile de Buffalo :

Cette huile nous donnerait complète satisfaction en été, mais nous ne pouvons nous en servir en hiver avec l'appareil que nous avons, à moins de nous arranger de façon à la réchauffer et à la tenir à une température, disons de 90 degrés Fahrenheit, dans un réservoir souterrain. C'est ce que nous pourrions faire en plaçant dans notre réservoir souterrain trois ou quatre longueurs de tuyaux calorifères à vapeur et en y amenant de la vapeur des tuyaux de vapeur situés dans la chambre de chauffe. Je suis d'avis que nous pourrions employer cette huile en nous arrangeant de cette façon pour la réchauffer. Cependant, je vous signalerai encore une fois que je n'ai pas pu faire l'épreuve du gaz dont on se sert actuellement.

Voilà le rapport sur lequel on s'est basé pour faire cet achat. La lettre de M. Pottinger est fort prudente. Le 23 janvier le ministre écrivait à M. Pottinger :

Cher M. Pottinger,—Si le rapport de l'électricien est favorable—

Il semble qu'il savait que l'électricien faisait alors un examen.

Si le rapport de l'électricien est favorable quant à l'emploi du pétrole du Nouveau-Brunswick pour la fabrication du gaz Pintsch, ce serait peut-être aussi bien d'acheter de la

"New Brunswick Petroleum Company", suivant les prix ordinaires du marché.

Puis, devenu impatient, apparemment, il télégraphiait, deux jours plus tard, à M. Pottinger :

Veuillez vous arranger de façon à acheter du pétrole brut de la "New Brunswick Petroleum Company", suivant le prix du marché, pour la fabrication du gaz Pintsch. Je vous ai écrit à ce sujet.

C'était quelque peu péremptoire. Puis, M. Pottinger écrivait, le 26 :

Mon cher monsieur Emmerson,—J'ai reçu votre lettre du 23 janvier concernant une commande d'huile du Nouveau-Brunswick pour la fabrication du gaz Pintsch. Le rapport concernant l'épreuve de cette huile paraît être favorable et nous en donnons une commande, pour la fabrication du gaz Pintsch, au lieu d'acheter la même huile que celle qui était employée autrefois.

L'honorable ministre a porté le comité à croire qu'on employait déjà cette huile depuis quelque temps.

M. EMMERSON : On avait acheté de l'huile de cette compagnie depuis quelques mois, mais je ne le savais pas.

M. BARKER : Au mois d'août 1904, environ six mois avant l'échange de ces lettres, on avait acheté un peu d'huile de cette compagnie ; en août, 12 gallons ; en septembre, 1,102 ; en octobre, 1,029, et en décembre, 1,243. Mais aussitôt après l'échange de cette correspondance, l'achat s'éleva à 8,226 gallons pour le mois de février, durant l'hiver où ces messieurs avaient dit qu'ils ne pouvaient employer cette huile-là. Il en fut ainsi jusqu'au printemps et jusqu'à l'été suivant, et je suppose qu'il en est encore ainsi.

L'honorable ministre devait savoir, lorsqu'il a écrit cette lettre-là, qu'on était à faire l'épreuve en question. Sa compagnie lui avait livré deux barils à titre d'échantillons, dans le but de faire faire l'épreuve de l'huile qui y était contenue. Il le savait lorsqu'il a écrit cette lettre à M. Pottinger, lorsqu'il a télégraphié dans les termes les plus péremptores et lorsqu'il a reçu la réponse à laquelle il devait naturellement s'attendre.

Voilà ce que je condamne. Je dis que l'honorable ministre savait quel serait l'effet de son télégramme, et ces messieurs ont obéi à son ordre, et il savait qu'ils y obéiraient. Aux observations de l'honorable député de Pictou qui semble croire que M. Sumner, étant conservateur, il ne faut faire aucun cas de ses actes ni de ses paroles, je répondrai que, dans des circonstances comme celles-ci, peu m'importe qu'un homme soit conservateur ou libéral. Je n'ai jamais vu M. Sumner, mais on m'a dit qu'il était conservateur ou qu'il l'avait été, ce dont je n'ai aucun doute.

M. E. M. MACDONALD : Cependant, c'est bien lui qui fut le directeur-gérant de la

compagnie qui a vendu l'huile, après que le ministre actuel des Chemins de fer eût cessé tous ses rapports avec cette compagnie.

M. BARKER : Le ministre actuel des Chemins de fer n'a pas cessé tous ses rapports avec cette compagnie jusqu'à présent. Il n'a jamais prétendu...

M. EMMERSON : Cessé quoi ?

M. BARKER : Tous vos rapports avec la compagnie.

M. EMMERSON : Oui, je les ai cessés.

M. BARKER : Il a été déclaré qu'en devenant ministre il désirait résigner la présidence de la compagnie, et que celle-ci s'y étant opposée, il n'a pas résigné dans ce temps-là, mais plus tard, et M. Sumner est arrivé à la présidence. Peu importe que l'honorable ministre soit simple actionnaire ou président de la compagnie, les intérêts qu'il y avait sont encore les mêmes. On connaissait la raison de ce télégramme et on a su répondre au désir qui y était exprimé et qui était un ordre d'acheter cette huile.

Canal de la Trent—personnel, \$8,300 ; réparations, \$8,000.

M. R. L. BORDEN : Pourquoi ces sommes supplémentaires sont-elles nécessaires ?

M. EMMERSON : Parce que nous nous sommes chargés de certains travaux qui étaient auparavant sous la direction du gouvernement de la province d'Ontario. Il nous faut augmenter les salaires du personnel employé au canal maintenant ouvert à la navigation, et les salaires des gens employés aux travaux enlevés récemment au gouvernement de la province d'Ontario. Il y a les salaires des employés de l'élevateur hydraulique de Kirkfield et ceux des éclusiers et des gardes-ponts de la division de Gamebridge. Nous espérons pouvoir ouvrir bientôt à la navigation cette partie-là du canal.

M. HAGGART : Où les réparations doivent-elles se faire ?

M. EMMERSON : Nous emploierons ce crédit à améliorer les barrages et les glissoirs de la rivière Gull, de la rivière Burnt et de la rivière Union. Ces travaux ont été enlevés depuis peu au gouvernement de la province d'Ontario, par le département. Nous avons réparé deux ponts tournants sur les rues Lindsay et Lindsay-sud, à Lindsay.

M. HAGGART : Allez-vous vous servir de ces barrages, etc., pour former des réservoirs ?

M. EMMERSON : Oui ; nous voulons conserver les eaux qu'il y a là.

Canal de Lachine, pour payer à W. Mitchell, blessé au travail, deux tiers de temps perdu, et aussi pour soins médicaux, \$123.

M. EMMERSON : C'est un employé qui s'est fait blesser pendant qu'il chargeait du bois au bassin du canal de Lachine. Il était à charger une pièce de bois qui est retombée et l'a rendu infirme.

Canal Welland—pour payer une gratification à D. W. Parr, \$1,000.

M. EMMERSON : Il s'agit ici d'un cas dont la députation se souvient, sans doute. Il y a deux ou trois ans, certains individus ont traversé la frontière et se sont rendus au canal Welland dans l'intention de le détruire au moyen de dynamite. C'était en 1900. Le soir du 21 avril 1900, on tenta de détruire à la dynamite l'écluse n° 24. M. D. W. Parr, éclusier, était alors de service à l'écluse, ses fonctions consistant à faire la garde entre les écluses 21 et 24. Il appert de la propre déclaration de Parr, qu'au moment de l'explosion, il était assis dans la guérite, dont la porte était ouverte. Un autre homme qui était là a aperçu une valise fumante suspendue dans l'eau et a pensé que c'était une bombe de dynamite, et il s'est sauvé. L'explosion s'est produite immédiatement et Parr est revenu à la guérite et a appelé, par téléphone, la police de Thorold. Pendant qu'il était au téléphone il se produisit une seconde explosion qui brisa les fenêtres de la guérite et fit voler l'appareil téléphonique en éclats dans la figure de Parr. Il courut alors au bureau central du téléphone et téléphona au surintendant du canal, qui lui répondit de retourner à la guérite. Une équipe d'hommes chargés de faire les réparations arriva et se mit à l'œuvre. Parr dit que depuis cette heure-là jusqu'au point du jour il fut laissé seul, à endurer une tension nerveuse beaucoup plus forte que celle qu'il aurait endurée si on l'avait assisté. Le choc eut un sérieux effet sur le système nerveux et sur l'action du cœur de la victime. J'ai fait faire plusieurs examens de son état et j'ai trouvé qu'à titre d'employé du Gouvernement et ayant exposé ses jours en remplissant, dans les circonstances, un devoir qui eut pour résultat l'arrestation de ces individus...

M. HAGGART : Combien y a-t-il d'années de cela?

M. EMMERSON : C'était en 1900. La question dont il s'agit m'a été soumise plusieurs fois par M. Parr. Il a adressé requête sur requête; il avait les certificats de son propre médecin, mais le département a chargé un médecin désintéressé de s'enquérir de son état, et en fin de compte je crois que le pays aurait raison de lui payer cette somme.

M. HAGGART : N'est-elle pas considérable?

M. EMMERSON.

M. EMMERSON : Il a été incapable de travailler depuis; il est infirme.

M. HAGGART : Alors, c'est autre chose.

M. EMMERSON : Je ne crois pas que la somme soit bien considérable.

M. HAGGART : Non, elle ne l'est pas.

Chemins de fer et canaux—imputable sur le capital—chemin de fer Intercolonial—échelles de côté pour wagons fermés, \$14,000.

M. EMMERSON : Ce crédit doit être employé à pourvoir d'échelles de côté les wagons fermés, conformément à la loi de 1903, relative aux chemins de fer. Il y a environ 5,695 wagons à pourvoir de ces échelles, à raison de \$2.50 par wagon. Cet ouvrage se fera aux ateliers du chemin de fer.

M. A. C. MACDONELL : Que faites-vous des échelles posées à l'extrémité des wagons?

M. EMMERSON : Elles vont rester où elles sont, mais on nous demande maintenant d'y ajouter des échelles de côté.

Matériel roulant, \$116,000.

M. EMMERSON : Ce crédit est destiné à l'achat de 215 wagons à fond mobile pour la houille, devant coûter \$518 chacun. Ils vont servir à transporter le rendement des mines de houille Acadia, ce qui va constituer un trafic profitable. Il est intervenu un arrangement en vertu duquel le chemin de fer doit fournir certains wagons pour le transport de la houille. Les wagons dont il s'agit vont être faits sur soumissions et à l'entrepris, par Rhodes, Curry et Cie, d'Amherst.

Améliorations à Rothesay, \$1,050.

M. EMMERSON : Il s'agit d'un nouveau hangar à marchandises et d'une nouvelle salle à bagages, et il nous faut élever et agrandir l'édifice de la gare.

Ateliers de locomotives et de wagons, et achat de terrain à Moncton, N.-B., \$540,000.

M. EMMERSON : Cette somme comprend des ateliers de locomotives et de wagons, des outils et des machines, et un agrandissement de la gare. Nous avons acheté environ 290 acres de terre sur lesquels nous allons établir ces nouveaux ateliers, et nous allons aussi construire une gare, tenant compte des futures exigences qui se manifesteront dans cette localité-là quand le Grand-Tronc-Pacifique y sera rendu.

M. HAGGART : Avez-vous fait assurer les ateliers?

M. EMMERSON : Non, nous ne faisons assurer aucune propriété de l'Etat.

M. BARKER : L'honorable ministre n'a-t-il pas une évaluation séparée du coût des ateliers de locomotives, des ateliers de wagons, et des machines? Il ne faudrait pas

réunir en une seule somme le prix de toutes ces améliorations-là.

M. EMMERSON : Je puis donner quelques détails; mais le plan des ateliers n'est pas encore fait. Le terrain, les ateliers, et le reste coûteront en tout, environ \$1,000,000. Le terrain nous coûte déjà \$35,000. Nous avions là, auparavant, environ 25 acres. Mais dans la nouvelle gare nous aurons probablement de 30,000 à 40,000 pieds de voie ferrée. Nous avons besoin d'un atelier de réparations de wagons à marchandises, d'une nouvelle scierie et varlopeuse, d'un atelier de réparations de wagons à voyageurs, de 360 pieds sur 100, d'un atelier de peinture de wagons à voyageurs, d'un entrepôt, d'un pouvoir moteur, d'ateliers de réparations de locomotives, et de différents autres bâtiments, y compris une remise à machines. Le tout s'élèvera à environ \$1,000,000 tout au plus; nous espérons même ne pas atteindre ce chiffre. Mais il est évident que nous ne pouvons donner une évaluation détaillée parce que les plans ne sont pas encore complétés. Nous avons terminé les plans de deux ou trois édifices seulement, c'est-à-dire le plan des ateliers de réparations de wagons à marchandises et celui de la scierie, et les entrepreneurs de ces bâtiments, à qui les entreprises ont été adjudgées sur soumissions, se sont mis à l'œuvre.

Pour renforcer les ponts, \$53,500.

M. BARKER : Y a-t-il une partie de ce crédit qui soit imputable sur le revenu, ou s'il est entièrement imputable sur le capital ?

M. EMMERSON : Entièrement imputable sur le capital.

M. BARKER : Et on ne fera pas, sur ces ponts-là, un seul ouvrage qui soit compris dans les frais d'exploitation ?

M. EMMERSON : Naturellement, il est alloué quelque chose pour le pont qui est enlevé.

M. BARKER : Et vous ne porterez pas au compte des frais d'exploitation une seule partie de l'ouvrage qui va se faire ?

M. EMMERSON : Tout l'ouvrage, sauf les superstructures, est porté au compte des frais d'exploitation.

M. BARKER : Je veux parler des ponts plus forts, que vous placez là.

M. EMMERSON : L'ouvrage est imputable sur le revenu, de même que quand nous posons de nouveaux rails.

M. BARKER : Le coût du pont plus fort est-il imputable sur le capital et n'y a-t-il aucun partie du pont lui-même qui soit imputée à titre de renouvellement ?

M. EMMERSON : Nous achetons le nouveau pont et nous gardons l'ancien, dont

nous créditons la valeur, que nous imputons sur le capital.

M. FOSTER : A combien estimez-vous l'ancien pont ?

M. EMMERSON : Eh bien ! nous avons vendu quelques anciens ponts; nous en utilisons d'autres sur les lignes d'embranchement de l'île du Prince-Edouard, qui sont estimés à une certaine somme.

Nouvelles voies de garage et de service, \$35,500.

M. FOSTER : Où sont construits ces voies de service ?

M. EMMERSON : Il y en a une à North Sydney Junction, qui se relie au service de bac de Wallace, une à Windsor Junction, et une qui s'étend de Fort-Lawrence au quai du Gouvernement.

M. FOSTER : Quelle est la longueur totale des voies de service et des voies de garage, respectivement ?

M. EMMERSON : Il y a environ 11,500 pieds de voie de garage et 3 à 4 milles de voies de service.

M. FOSTER : Le Gouvernement paie-t-il seul tous les frais de construction des voies de service ?

M. EMMERSON : Non; les intéressés font le nivellement et nous plaçons ensuite les traverses et les rails. Les intéressés accordent aussi le droit de passage et le concèdent au roi.

Agrandissements et nouveaux aménagements le long de la ligne, \$12,200.

M. FOSTER : Que prétendez-vous faire de ce crédit ?

M. EMMERSON : Il s'agit d'un nouveau hangar à marchandises à Iona, de sémaphores mécaniques à Woodburn, d'approvisionnement d'eau à la gare de Wallacebridge, d'un logis pour l'agent de Riversdale, d'une cour de triage à Maccan, d'améliorations à Saint-Alexis, au lac au Saumon et à Milliniké.

Pour mettre le chemin de fer entre Indian-town et Blackville, en état de service, \$15,000.

M. FOSTER : Quelle explication avez-vous à donner à ce sujet ?

M. EMMERSON : Sur l'embranchement d'Indian-town, entre Derby Junction et Blackville, on a enlevé un pont. De l'autre côté de ce pont il y a une grande carrière de pierre. Nous avons poussé la construction de ce chemin jusqu'au point où était situé ce pont, au-dessus de Millerton, mais force nous fut de nous arrêter là. Ces gens ne peuvent expédier leur pierre et nous perdons ainsi un trafic considérable. Ce crédit est destiné à compléter le chaînon. C'est un crédit à voter de nouveau.

M. HAGGART : A qui appartient cette carrière de pierre ?

M. EMMERSON : Je crois que c'est à la "Hood Stone Quarrying Company", une maison de Montréal.

M. HAGGART : Et vous demandez ce crédit pour construire un pont dans l'intérêt de cette carrière ?

M. EMMERSON : Non seulement dans ce but, mais aussi dans l'intérêt du trafic du chemin de fer.

M. CLEMENTS : Avant que cet item soit adopté, je crois devoir appeler l'attention non seulement du ministre des Chemins de fer, mais d'autres ministres, sur ce que je considère une question importante. J'ai l'honneur et le plaisir de représenter une population considérable et nommément des gens de race noire. M. l'Orateur a aussi l'honneur de représenter un nombre considérable de ces mêmes gens. Nous sommes fiers des noirs qui habitent cette partie-là du pays. Cette population est intelligente, respectable, et elle se compose d'excellents citoyens canadiens. Il y a là des noirs qui sont avocats, porteurs de diplômes de première classe ou médecins distingués. J'en citerai un dont nous sommes tous fiers, j'en suis sûr ; j'ai nommé le docteur Shadd, qui fut candidat au Nord-Ouest. Si les rapports ne sont pas mensongers, nombre de nos citoyens de race noire qui étaient employés à l'Intercolonial ont été congédiés.

Il y a aussi dans mon district un parfait gentilhomme qui fut nommé à une position dans le service, il y a plusieurs années, sous le régime conservateur ; je veux parler de M. Johnston, aujourd'hui commis de la poste, et je puis dire qu'il a donné la plus grande satisfaction. Je suis sûr que l'honorable député d'Essex-sud, que j'aperçois à son siège, sera de mon avis à ce sujet. Si nous sommes de vrais Canadiens, nous devons, selon moi, voir à ce que toutes les classes du peuple soient représentées dans le service public de ce pays. Il y a, dans les différents départements de cette administration, des positions que ces gens-là pourraient occuper dans le plus grand intérêt du service public. Ainsi, ils feraient d'excellents messagers, et je serais fort heureux que l'on accordât une certaine considération à ces brillants jeunes gens de race noire, qui feraient un service aussi bon, sinon meilleur que celui des messagers actuels. Je demande au Gouvernement de songer à cette population nombreuse et intelligente qui, j'en suis sûr, saura se montrer digne de toute la confiance qu'il lui aura accordée. Je ne saurais parler de ces gens en des termes trop élogieux. J'ai eu le plaisir d'assister à un grand nombre de séances annuelles dans leurs écoles, et je dois dire que la jeune génération qui grandit est destinée à faire honneur au pays et est supérieure à certains autres éléments. J'ai

M. EMMERSON.

la ferme confiance que le Gouvernement prêtera l'oreille à ce qui je dis là et étudiera attentivement la proposition que je lui fais. Je sais que M. l'Orateur et l'honorable député d'Essex-sud, qui représentent une population considérable de race noire, reconnaîtront avec moi que ces gens-là devraient être l'objet de certains égards à l'avenir. Peu importe la couleur politique que vous puissiez prendre en considération lorsqu'il s'agira d'offrir de ces emplois à nos concitoyens de race noire. Le Gouvernement a des partisans très dévoués dans ce district-là, mais je serais tout aussi heureux de contribuer à faire nommer ces partisans qu'à faire nommer des partisans de l'opposition. J'espère que le Gouvernement va étudier la question et que, parmi les nombreux emplois qui sont accordés tous les jours dans les différents départements, ces gens-là seront jugés dignes d'en occuper quelques-uns. Je crois devoir, à titre de représentant de cette population, défendre ses intérêts au Parlement, et j'espère qu'elle sera représentée aussi bien que les autres nationalités de ce pays.

M. CLARKE : Je désire exprimer, en quelques mots seulement, mon approbation. Il n'y a pas de doute que, pour différentes raisons, la population de race noire devrait être mieux traitée. D'abord, elle a dû lutter beaucoup plus que les blancs de ce pays. Elle rencontre des obstacles que les blancs ignorent. On est prévenu contre elle. Elle n'a pas à sa disposition les mêmes moyens que les blancs de s'instruire. Je suis bien aise de pouvoir dire, avec mon honorable ami, que partout où elle a été aussi à même que les blancs de fréquenter les écoles, elle a fait preuve de grandes aptitudes et a très bien réussi. Au cours de l'année dernière, j'eus le plaisir d'assister à une séance scolaire où deux des plus brillants élèves de l'école étaient de race noire. Nous devrions les encourager, afin qu'ils s'instruisent et occupent un rang élevé dans la société.

Mon honorable ami a parfaitement raison de dire que le Gouvernement devrait mieux apprécier nos concitoyens de race noire, et leur donner la part des emplois publics auxquels les citoyens en général ont droit d'aspirer.

M. EMMERSON : Il y a plus de noirs employés sur l'Intercolonial qu'il n'y en a jamais eu jusqu'à présent.

M. CLEMENTS : Je connais le docteur Shadd depuis mon enfance, et j'ai toujours eu pour lui la plus haute estime. Il fut candidat conservateur dans une des divisions électorales du Nord-Ouest, et je puis dire que, indépendamment de tout esprit de parti, la population de notre district a de lui la plus haute opinion. Je ne dirai pas si c'est ou si ce n'est pas la faute du Gouvernement, mais je comprends que bien que le docteur Shadd ait une des clientèles les

plus nombreuses et les plus lucratives et qu'il soit estimé à bon droit par tout le monde, le parti libéral, dans le but d'assurer sa défaite, a fait circuler dans tout le district des circulaires dans lesquelles on l'attaquait de la façon la plus outrageante. Je crois que sans cela le docteur Shadd aurait été élu par une grande majorité.

M. SAM. HUGHES : J'appuierai ce que vient de dire mon honorable ami au sujet du beau caractère du docteur Shadd. Il y a quelque temps, j'étais appelé à choisir des terres au Nord-Ouest pour certains colons de race noire qui venaient du comté d'Essex et ils ont fait d'excellents cultivateurs, et ils donnent à toute la société un exemple de leur esprit d'économie et d'entreprise.

Abri pour les éclusiers, canal du Sault-Sainte-Marie, \$2,000.

M. LAURENCE : Je signalerai à l'honorable ministre une question importante qui se rattache à l'administration de son département. Loin de moi de vouloir déprécier les efforts que lui et son sous-ministre font pour réaliser des épargnes dans l'exploitation de l'Intercolonial, mais j'espère que l'application de cette politique ne se fera pas aux dépens de ceux qui ont de justes réclamations contre le chemin de fer ; je veux parler des gens qui ont eu de proches parents tués par accident sur l'Intercolonial. Je voudrais obtenir une déclaration de l'honorable ministre par rapport à ce qui est survenu sur l'Intercolonial, il y a à peu près trois ans et demi. Le 6 décembre 1902, se produisit à Belmont, dans le comté de Colchester, un accident où six personnes perdirent la vie. Un convoi quitta Truro et dérailla à huit milles de là. La locomotive fut précipitée dans le fossé, les wagons s'entassèrent les uns sur les autres, et six personnes furent tuées. Il n'est pas à l'honneur du département des Chemins de fer du Canada qu'un désastre aussi sérieux soit survenu sans qu'il y ait eu d'enquête officielle depuis lors, c'est-à-dire depuis trois ans et demi. Je crois savoir que le ministre actuel des Chemins de fer a ordonné une enquête au mois de février dernier. Mais personne ne s'imaginera qu'une enquête à une date si éloignée puisse avoir de bons résultats, les témoins étant probablement dispersés et la découverte des défauts de la locomotive ou de la voie étant devenue impossible après un espace de temps aussi considérable. Et cependant, le département des Chemins de fer ne s'est jamais donné la peine de rechercher les causes de cet accident avant qu'il se fût écoulé trois ans et demi depuis la date où il est survenu.

Il y a eu une enquête faite par le coroner, mais tout le monde sait que le coroner ne peut pas appeler à son secours les experts nécessaires pour établir sous serment la cause d'un pareil désastre, et par suite, l'enquête du coroner doit avoir été inefficace et faite tout au plus par manière

d'acquiescement. Je prie l'honorable ministre de la Justice d'accorder quelque dédommagement aux parents des malheureuses victimes. On dira peut-être que s'il y a eu négligence de la part des administrateurs du chemin de fer, les parents des victimes pouvaient s'adresser aux tribunaux et y démontrer la justice de leurs réclamations. Mais, comme il arrive trop souvent en pareil cas, les intéressés n'ont pas les moyens de s'adresser aux tribunaux. J'espère que l'honorable ministre va s'occuper de cette affaire sérieusement et sans retard. Il n'est pas juste de la tenir en suspens et d'en différer la solution de jour en jour et d'année en année. Ces gens-là ont droit de savoir, une fois pour toutes si le département admet ou n'admet pas leurs réclamations. Si l'on prétend qu'il n'y a pas eu négligence de la part du chemin de fer et qu'il n'est pas responsable, que le département des Chemins de fer ou le département de la Justice le disent tout de suite et que tout soit fini. Alors, ces pauvres gens ne pouvant s'adresser aux tribunaux, devront, je suppose, renoncer à l'espoir d'obtenir justice. Il est certes étrange et guère propre à nous engager à voyager en chemin de fer, qu'un convoi convenablement pourvu, roulant sur un chemin et sur un ballast bien construits et bien entretenus, filant à une allure ordinaire sur un chemin égal, aille verser dans un fossé et tuer six des voyageurs. Voilà qui est de nature à donner une bien pauvre idée de la sécurité qu'offre le voyage en chemin de fer, dans ce pays. Si les autorités du chemin de fer ne peuvent attribuer la responsabilité aux fonctionnaires ou faire remonter les causes de l'accident aux défauts du matériel, nous nous trouvons en présence d'un de ces cas que les disciples de Thémis classifient sous le nom de "cas qui parlent par eux-mêmes," et l'accident dont il s'agit démontre l'existence d'un état de choses impliquant une responsabilité, et il fait naître de graves appréhensions au sujet des dangers que l'on peut courir en voyageant en chemin de fer dans ce pays.

M. EMMERSON : Je me rappelle fort bien la date de l'accident et je dois dire qu'on n'en a jamais donné de raisons satisfaisantes. Mais ces accidents-là peuvent arriver de la façon la plus incompréhensible. Il semble ne pas y avoir de cause à celui-ci. La nature de l'enquête faite par le coroner en 1902 a été alléguée comme une excuse pour qu'il n'y eut pas d'autre enquête. Si je ne me trompe, les fonctionnaires de la division de Truro étaient tous présents à l'enquête. Lorsque je pris la direction de ce département on me signala cette affaire et je tâchai d'obtenir de nouveaux renseignements. L'honorable député de Colchester n'a cessé de me parler de cela, et au mois de février dernier j'ai ordonné une enquête spéciale. Dans l'intervalle j'avais prié la commission des che-

mins de fer de s'occuper de ce cas, mais l'accident étant survenu avant la création de cette commission, il fut compris qu'elle n'était pas appelée à faire une enquête spéciale à cet égard. Il est vrai que le département avait déjà fait faire une enquête, mais la difficulté, c'est que d'après les faits révélés jusqu'à présent, le chemin de fer n'est pas responsable. Du moins, c'est ce que me disent les légistes de la couronne, et par conséquent, mon honorable ami sait que le département n'a pas le pouvoir de régler une réclamation de ce genre. L'auditeur général n'aurait pas raison de l'acquiescer à moins que, dans l'opinion du département de la Justice, la loi le lui permit. Nous avons informé depuis peu quelques-uns des réclamants que nous présenterions à la cour d'échiquier une pétition de droit de la part des réclamants, afin de faire déterminer les droits des parties, et la responsabilité du Gouvernement ou du chemin de fer aux yeux de la loi. Il m'est impossible de faire plus que cela.

M. SAM. HUGHES : Quel a été le rapport du fonctionnaire nommé par le Gouvernement pour s'enquérir des causes des accidents de chemin de fer ?

M. EMMERSON : Il s'est contenté de soumettre la preuve; il n'a rien conseillé. Nous avons les dépositions des témoins, et il en appert qu'il n'y a eu aucune négligence de la part du chemin de fer et que, par conséquent, nous ne sommes pas responsables de l'accident.

M. STOCKTON : Je crois que le point signalé au comité par l'honorable député de Colchester est très important. Il me semble que si la locomotive d'un convoi, transportant des voyageurs d'un point à un autre, déraile sans cause apparente, et que certains de ces voyageurs soient tués, il doit y avoir négligence quelque part, soit que la voie ou la locomotive ne fût pas en bon état, ou que, pour d'autres causes, la compagnie du chemin de fer n'eût pas été en mesure de transporter les voyageurs d'une façon assurée et convenable. Je trouve qu'on a beaucoup trop tardé à s'occuper de cette affaire, car c'est la première fois que j'en entends parler. L'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux dit que les intéressés peuvent s'adresser à la cour d'échiquier. Ils ne le peuvent pas, parce qu'il s'est écoulé un an depuis l'accident. Le département admet-il que la période d'un an ne constitue pas une prescription du droit d'action ? Dans l'affirmative, la difficulté disparaîtrait jusqu'à un certain point; mais comme le dit l'honorable député de Colchester, la plupart de ces gens-là sont pauvres, ils n'ont pas les moyens de s'adresser à une cour de justice, chose qui coûte souvent fort cher. Par conséquent, plutôt que l'avoir recours à des procédures de ce genre, ils préfèrent subir l'injustice et le dommage résultant de la perte de leurs gagne-

pain. Je crois que dans un cas comme celui que vient d'exposer l'honorable député de Colchester, cette Chambre n'hésiterait pas un instant à faire droit aux réclamants si l'honorable ministre des Chemins de fer et des Canaux lui présentait une recommandation raisonnable à ce sujet. Nous avons déjà voté, cette après-midi, \$1,000 à un homme d'Ontario qui était à l'emploi du Gouvernement et qui a reçu un choc nerveux en remplissant ses fonctions au canal.

M. EMMERSON : Il a été rendu infirme.

M. STOCKTON : Si un homme se fait tuer et que sa famille soit laissée sans soutien, cette famille n'est-elle pas dès lors sans ressources, et n'a-t-elle pas subi des dommages ? Il me semble que si mon honorable ami voulait s'occuper de cette affaire et conseiller le paiement d'une somme raisonnable à ces gens-là pour les dommages considérables qu'ils ont subis, les membres de ce comité, les membres de cette Chambre et le pays tout entier s'accorderaient à dire qu'il a bien fait.

M. FOSTER : Ce qui paraît être étrange c'est qu'il n'y ait pas eu d'enquête officielle. Quelle que soit l'enquête du coroner—et elle a surtout pour objet de faire des recherches concernant la mort—les compagnies de chemins de fer n'ont-elles pas coutume de faire faire une enquête minutieuse et sévère au sujet de ces accidents ? Je trouve extraordinaire d'avoir entendu l'honorable député de Colchester dire qu'il n'y a pas eu encore d'enquête officielle sur l'accident en question, bien que cet accident soit survenu depuis trois ans. Certes, ce ne doit pas être la règle des chemins de fer.

M. EMMERSON : La règle de l'Intercolonial est qu'une enquête officielle soit faite immédiatement par le surintendant de la division.

M. FOSTER : Comment explique-t-on qu'elle n'ait pas eu lieu ?

M. EMMERSON : Quand j'ai posé cette même question, on m'a répondu que l'enquête du coroner avait été si complète qu'on avait jugé inutile d'en faire une autre.

M. STOCKTON : Parlant au point de vue de la question de droit, je demande qu'est-ce qu'on a dit être arrivé, et comment il se fait que ces gens-là aient été tués ?

M. EMMERSON : C'est incompréhensible. Il se peut qu'une roue ou un rail se soit brisé, mais il est impossible de le dire, parce que tout était brisé ou tordu quand on a constaté les résultats de l'accident.

M. LAURENCE : Je ne suis pas tout à fait d'avis que l'accident soit dû au fait qu'un rail se soit brisé. Le jury du coroner, qui a recherché les causes de l'accident, aurait certainement découvert cela. Sans doute, la locomotive devait être si endommagée et brisée qu'il était très difficile d'en découvrir

les défauts, si défauts il y avait ; mais il en eût été autrement si un rail se fût brisé.

M. EMMERSON : J'en ai pas dit qu'il s'était brisé un rail.

M. LAURENCE : Je serai absolument satisfait si l'honorable ministre attache assez d'importance à l'enquête faite par le coroner pour s'en inspirer et en inspirer son département. Je lirai à la Chambre le verdict du jury du coroner. L'honorable ministre prétend que c'est la seule enquête qui ait eu lieu. Mais elle a eu lieu à l'époque de l'accident, et on a paru la considérer si satisfaisante et si complète, que le département des Chemins de fer s'est cru déchargé de l'obligation d'en faire faire une autre. Je serais fort aise, en vérité, que l'honorable ministre considérât ce verdict comme décisif et se gouvernât en conséquence.

Je craignais moi-même que l'enquête du coroner, comme il arrive trop souvent, ne fût insuffisante, n'eût paru avoir été faite que par manière d'acquiescement et ne pût inspirer de confiance ; mais c'est le contraire qui paraît être vrai. Le jury déclare dans son verdict :

Que les défunts ont trouvé la mort le 6 décembre, à la gare Belmont, dans un accident de chemin de fer provenant de ce que le train a été détruit parce que le chasse-pierres de la locomotive n° 239 s'est desserré et est venu en contact avec les traverses du chemin de fer ; et le jury déclare, en outre, que le garage à machines de Truro n'est pas actuellement dans un état qui permette de donner aux locomotives le soin voulu.

La locomotive en question sortit du garage de Truro ce matin-là, une demi-heure avant l'accident. Si elle était alors en parfait état, il est difficile d'expliquer comment le jury du coroner ait pu trouver ce qu'il a trouvé, c'est-à-dire, que le chasse-pierres de la locomotive était si mal attaché qu'il est tombé, est venu en contact avec le rail et a précipité la locomotive dans le fossé.

Si le verdict du coroner était conforme aux faits révélés à l'enquête—aux yeux de l'honorable ministre des Chemins de fer cette enquête était si complète qu'il a jugé à propos de ne pas en faire faire d'autre—l'honorable ministre devrait respecter ce verdict et accorder une compensation à ces gens-là. Il est évident que le verdict jette le blâme directement sur le chemin de fer ; il ne saurait y avoir de doute à ce sujet. L'honorable ministre connaissait ce verdict depuis trois ans, et cependant, au mois de février dernier, il s'est aperçu qu'il n'était pas satisfaisant et il a autorisé le surintendant du chemin, à Truro, à faire une autre enquête.

M. STOCKTON : Trois ans plus tard.

M. LAURENCE : Oui. Je prétends qu'on ne peut avoir confiance dans une enquête qui va se faire au sujet d'un accident trois ans après qu'il a eu lieu, après que les tra-

ces en ont disparu, après que la locomotive a été probablement envoyée au rancart de la ferraille. Comment, dans les circonstances, est-il possible au surintendant des chemins de fer de faire une enquête et de nous donner, au sujet des causes de l'accident, un rapport auquel on puisse se fier ? Toutefois, j'ai confiance que, vu les sympathies exprimées par les honorables députés, le ministre va étudier sérieusement la question et allouer une compensation à ces gens-là, sinon au cours de la session actuelle—ce qui n'est guère à espérer—du moins à la prochaine session.

M. SAM. HUGHES : Quel est le fonctionnaire qui a charge de faire des enquêtes au sujet des accidents de chemins de fer, dans le pays ?

M. EMMERSON : Nous n'avons pas de fonctionnaire de ce genre dans notre département ; mais il y en a un qui est attaché à la commission des chemins de fer, c'est M. E. C. Lalonde.

M. SAM. HUGHES : Je voudrais signaler à l'attention de la Chambre le rapport relatif à l'accident de chemin de fer survenu l'autre jour—le public voyageur n'est pas, à certains égards, suffisamment protégé—sur le chemin de fer de Témiscamingue et du Nord. C'est accident exige qu'il soit fait une enquête minutieuse.

M. EMMERSON : C'est un chemin de fer provincial et je doute que nous ayons juridiction.

M. SAM. HUGHES : Quand même ce serait un chemin de fer provincial, il fonctionne dans l'intérêt général du Canada.

M. KEMP : L'honorable ministre voudrait-il déposer le rapport de la commission des chemins de fer concernant les causes des accidents ?

M. EMMERSON : Je l'ai déposé il y a quelque temps.

Canal de Soulanges—Ateliers, chauffage, éclairage et machines, \$550.

M. BERGERON : Le Gouvernement pourvoit-il lui-même à son éclairage ?

M. EMMERSON : Oui.

Canal de Lachine—Installation électrique (à voter de nouveau), \$3,000.

M. J. D. REID : Je veux appeler l'attention du ministre sur la discussion qui a eu lieu l'autre jour concernant le droit de péage sur le charbon qui passe par le canal Lachine.

M. EMMERSON : Si ce charbon est entré dans le port il ne paie rien.

M. J. D. REID : Si l'on décharge le charbon sur les bords du canal on fait payer un droit de cinq cents par tonne.

M. EMMERSON : Seulement.

M. J. D. REID : On se plaint beaucoup de ce péage. Et je crois qu'on devrait en exempter le charbon dur parce qu'il ne fait pas concurrence au charbon mou.

M. EMMERSON : Le charbon dur fait jusqu'à un certain point concurrence au charbon mou.

M. JOHNSTON : Il fait une concurrence sérieuse.

M. J. D. REID : Le charbon dur n'est utilisé que dans les maisons privées.

M. JOHNSTON : Cela n'a pas de sens.

M. J. D. REID : Ce droit de péage atteint sérieusement les classes ouvrières. Dans Lachine et autres endroits on s'en plaint beaucoup. Je crois qu'on devrait l'enlever sur le charbon dur. L'honorable ministre voudra-t-il mettre cette question à l'étude ?

Pour acheter des voitures de chemin de fer pour le Gouverneur général, \$39,000.

M. EMMERSON : Le Gouverneur général a demandé ces voitures dont il avait besoin. La compagnie du chemin de fer Canadien-Pacifique en avalué deux qui ont servi à transporter le Prince de Galles et le Duc de Cornwall. Ce sont de très belles voitures. On les a offert à Son Excellence pour une somme très raisonnable, et je dois dire que l'achat a été autorisé.

M. FOSTER : Est-ce que le Gouverneur général n'avait pas déjà sa voiture particulière ?

M. EMMERSON : Non; nous l'avons vendue à la commission du Transcontinental.

M. FOSTER : Et le Gouverneur général a voyagé comme il a pu depuis ce temps-là ?

M. EMMERSON : Non, on lui a acheté ces deux voitures.

M. HAGGART : Va-t-on dans ce cas-ci, comme dans un cas précédent, faire payer l'intérêt au Gouverneur général.

M. EMMERSON : Je ne crois pas qu'il y ait eu aucune entente à ce sujet. Je dois dire que nous voulions maintenir ces voitures en bon état de réparation. Son Excellence n'a pas voulu. Il est juste de dire que la somme accordée à Son Excellence pour ses frais de voyage dans le pays n'est pas très forte.

M. BARKER : Est-ce que Son Excellence a demandé ces voitures ?

M. EMMERSON : Oui.

Coursier de règlement vis-à-vis la paroisse de Saint-Stanislas, \$600.

M. EMMERSON : Ce coursier de règlement sera nécessaire lorsque l'égout de Sainte-Barbe sera terminé l'été prochain. L'égout passera en arrière et parallèlement

M. J. D. REID.

à ce coursier qui empêchera l'inondation de la paroisse de Sainte-Barbe.

M. BERGERON : A-t-on fait les travaux l'année dernière à la tête du canal Beauharnois ?

M. EMMERSON : Nous n'avons rien fait en attendant la décision finale concernant le canal de Beauharnois. La question est en délibéré. Je veux aller moi-même avec mon sous-ministre examiner les lieux.

M. BERGERON : Un des collègues de mon honorable ami a présenté au Gouvernement une pétition signée par des personnes influentes. Il est important que le Gouvernement fasse quelque chose, et il est nécessaire que, pour plus de durée, ces travaux soient en pierre, autrement ce serait à recommencer. Il faut les maintenir en bon état de réparation, quoi que l'on fasse.

M. EMMERSON : Oui, il faudra faire quelque chose.

M. BERGERON : Il serait bon que mon honorable ami y vit le plus tôt possible.

M. EMMERSON : Certainement.

Entretien et fonctionnement de la Commission des chemins de fer pour le Canada—Crédit supplémentaire, \$7,500.

M. FOSTER : Quelle est la dépense totale de la commission des chemins de fer ?

M. EMMERSON : Je crois que nous avons demandé \$60,000 dans les crédits principaux. Ce crédit porterait la dépense à \$107,000. Le président de la commission a dit qu'il était nécessaire, car la commission est obligée d'avoir un ingénieur résident dans l'Ouest et est obligée aussi de faire quelques augmentations dans les traitements.

Ministère du Revenu de l'intérieur—Pour pourvoir à la nomination de Benjamin Charles Nicholas comme commis de deuxième classe depuis le 24 mars 1906, nonobstant les dispositions de l'Acte du service civil, en remplacement de R. A. Wiallard, transféré au ministère de la Marine et des Pêcheries, \$326.32.

M. TEMPLEMAN : Ce crédit est pour payer les appointements du secrétaire particulier pour le ministre du Revenu de l'Intérieur, qui n'a pas subi ses examens.

Accise—pour pourvoir au paiement du service des grandes distilleries et autres manufactures, \$400.

Timbres pour tabac canadien et tabac importé, \$4,000.

Pour payer aux percepteurs de douanes, allocation pour droits perçus par eux, 1905-1906, \$5,000, \$9,400.

M. FOSTER : Quel est le montant total payé en droits ?

M. TEMPLEMAN : \$7,553.

M. FOSTER : A combien l'avez-vous estimé ?

M. TEMPLEMAN : A \$8,000.

M. FOSTER : Comment se fait-il que vous ne demandez que \$3,000 dans les crédits principaux et que vous demandez \$5,000 dans les crédits supplémentaires ? Comment se fait-il que le crédit supplémentaire soit beaucoup plus élevé que le crédit ?

M. TEMPLEMAN : Nous avons besoin de cette somme additionnelle pour payer les commissions sur les perceptions qui ont été faites pendant l'exercice de 1906 et de 1907.

M. FOSTER : Quelle commission donnez-vous ?

M. TEMPLEMAN : Cinq pour cent sur toutes sommes jusqu'à \$3,000. C'est une règle uniforme. Pour les sommes au-dessus de \$3,000 jusqu'à \$5,000, \$150 ; de \$5,000 à \$10,000, \$200 ; au-dessus de \$10,000, \$250.

Appointements des inspecteurs de gaz et d'éclairage, \$2,500.

M. FOSTER : Sont-ce de nouveaux salaires ?

M. TEMPLEMAN : Cette somme est nécessaire pour payer les appointements dus jusqu'à la fin du dernier exercice. Ce crédit est rendu nécessaire par le fait que plusieurs fonctionnaires qui ont autrefois été payés à même les dépenses casuelles ont été transférés sur la liste des employés permanents, et il y a aussi la raison de l'augmentation de besogne se rapportant à l'inspection de la lumière électrique.

M. FOSTER : Tout le crédit des dépenses imprévues a-t-il été dépensé ?

M. TEMPLEMAN : On ne le dépensera pas entièrement.

M. FOSTER : Alors, on n'a pas dépensé \$2,500 pour aide additionnelle, mais c'est un transfert d'une classe pour aider à une autre classe, et les employés temporaires ont été supprimés ?

M. TEMPLEMAN : Les employés temporaires ont été mis sur la liste des employés permanents.

Ministère des Douanes—crédit supplémentaire pour dépenses imprévues, \$2,000.

M. PATERSON : Le département a besoin de cette somme. Le département m'a fourni des chiffres qui montrent que les dépenses imprévues pour les neuf mois ont été dépassées. Nous espérons que ce crédit permettra d'attendre la fin de l'exercice.

M. SPROULE : Pourquoi faites-vous l'estimation pour neuf mois, au lieu de toute l'année ?

M. PATERSON : Cette somme est pour l'exercice qui finit le premier juillet 1906.

M. SPROULE : L'exercice financier n'a été changé qu'après que ces crédits ont été préparés. L'exercice 1906 est maintenant terminé.

M. PATERSON : Oui.

M. SPROULE : Alors il ne vous faudrait pas tant d'argent pour attendre la fin de l'exercice, puisqu'il est terminé.

M. PATERSON : C'est vrai. Mon compte n'est pas ici, mais je suppose que ces comptes ont été préparés à une époque où l'on croyait que ce crédit serait voté avant aujourd'hui. Ainsi que mon honorable ami l'a dit je devrais être dans le moment en état de dire quelle a été la dépense pour tout l'exercice.

M. LAKE : Puis-je demander au ministre s'il a l'intention d'augmenter les ports d'entrée dans l'ouest. Aujourd'hui le nombre en est très restreint ; ces ports sont aussi à de grandes distances les uns des autres et je crois que ce serait un grand avantage à la population si on en établissait un plus grand nombre. J'ai reçu une lettre de la ville d'Indian-Head dans laquelle on m'informe qu'une pétition a été envoyée au ministre des Douanes. J'ai fait un relevé des recettes des bureaux de poste dans la province du Manitoba et j'ai constaté qu'il y a sept ou huit villes qui ont un port d'entrée bien que leur revenu postal soit moindre que celui d'Indian-Head. Il n'y a pas de ports d'entrée entre Regina et Virden. Dans ces circonstances je crois qu'Indian-Head est un bon endroit pour un port d'entrée. C'est une ville qui grandit et fait des importations considérables. Un port d'entrée à cet endroit serait d'un grand avantage pour les environs.

M. PATERSON : Nous avons reçu des demandes d'Indian-Head et d'autres endroits. Chacun de ces endroits a ses titres sans doute, mais les demandes de partout sont si nombreuses que nous avons hésité. Pour chaque port nouveau que l'on crée nous recevons dix demandes d'autres endroits. Nous établissons ces ports graduellement. Nous avons établi un port à Yorkton l'année dernière et peut être en un ou deux endroits. Chaque nouveau port secondaire que nous créons ne nous apporte aucun revenu nouveau ; nous recevons toujours le même revenu par d'autres ports. Mais nous refusons le moins possible, parce que chaque nouveau port donne plus de facilités au commerce. Le crédit que nous demandons au Parlement ne nous permettra pas cependant d'établir tous les nouveaux ports qu'on nous demande.

M. LAKE : Naturellement je comprends que le ministre des Douanes ne peut pas se rendre à toutes les demandes qui lui sont faites. Je ne serais pas en faveur de créer des ports d'entrée simplement pour être agréable à une localité, mais lorsqu'il s'agit de villes considérables où l'établissement d'un port d'entrée serait avantageux au district environnant, j'espère que le ministre cherchera des moyens de donner satisfac-

tion aux besoins de la population des nouvelles provinces.

M. PATERSON : Nous avons des ports d'entrée à Brandon, Régina, et Moosejaw. Y en a-t-il d'autres.

M. LAKE : Oui, il y en a un à Verden.

M. PATERSON : Quelques-uns de ces ports ne sont pas très éloignés d'Indian-Head, je crois.

M. LAKE : Régina est le plus proche,—60 ou 70 milles.

Douanes—Divers—somme additionnelle requise, \$7,500.

M. FOSTER : A quoi allez-vous employer cette somme ?

M. PATERSON : Elle servira à payer les dépenses d'impression, de papeterie, d'uniformes, de timbres, de souscriptions aux journaux de commerce, d'achat de drapeaux, quincaillerie et divers articles. L'estimation de ces dépenses donne cette somme de \$7,500. Mon honorable ami de Grey-est (M. Sproule) aurait raison ici de me demander quels sont les détails ; l'estimation a été faite pour un exercice de neuf mois.

M. FOSTER : Le ministre est bien négligent.

M. PATERSON : Mon comptable est toujours absent. J'aimerais beaucoup moi-même à avoir ces renseignements.

Montant requis pour payer à MM. I. G. Baker et Cie, les droits de douanes payés par eux aux receveurs de douanes dans les Territoires du Nord-Ouest durant l'exercice expiré le 30 juin 1880, sur fournitures pour le département des Affaires indiennes et pour la police à cheval du Nord-Ouest, \$2,033.07.

M. PATERSON : Ainsi que je l'ai déjà dit, ce crédit est tout particulier et a été discuté déjà lors de l'étude du budget principal. J'ai déposé toutes les pièces sur le bureau de la Chambre. Je ne sais pas si les honorables députés les ont examinées mais les faits y sont brièvement racontés. Il s'agit d'une très ancienne réclamation.

Jusqu'en 1880, le département des Indiens et de la police à cheval du Nord-Ouest achetait ses approvisionnements de la maison I. G. Baker et Compagnie, et l'entente était que ces approvisionnements seraient admis en franchise. En 1880, le département des Douanes décréta que les marchandises ne seraient pas admises en franchise. Bien que cet ordre ne fut donné qu'en 1880, on l'appliqua à des marchandises qui avaient été entrées pendant la dernière partie de 1879, et dans la première partie de 1880, malgré l'entente que ces marchandises seraient admises en franchise. L'ordre comportait que dans l'intervalle les droits devaient être payés, et c'est depuis cette époque que le maison Baker présente sa réclamation au Gouvernement. C'est la réclamation que nous avons devant nous. Depuis ce jour,

M. LAKE.

1880, jusqu'à ce jour, cette maison a toujours prétendu qu'elle n'avait pas été traitée avec justice et que sa réclamation était fondée. Le département des Douanes, après avoir examiné les pièces avec beaucoup de soin, en est venu à la même conclusion. Mais le paiement en a été retardé, parce que la réclamation a été renvoyée d'un département à un autre. Je ne crois pas que la réclamation ait jamais été mise en doute, mais il paraîtrait que lorsque la maison s'est adressée au département des Douanes pour avoir une remise de ce qu'elle avait payé, le département des Douanes a répondu : Non, cela doit être payé par le département des Indiens, qui doit demander un crédit au Parlement à cet effet. Le département des Affaires indiennes répondit : Non, c'est le département des Douanes qui a reçu cette somme, et si ces marchandises avaient le droit d'entrer en franchise, c'est aux douanes à rembourser. Et la dispute s'est continuée jusqu'à ces derniers temps. La correspondance échangée entre les sous-ministres de ces deux départements démontre clairement que le compte n'a pas été contesté. Et il a été renvoyé d'un département à un autre. En 1896, il a été proposé que les sous-ministres du département des Douanes et des Affaires indiennes s'uniraient pour faire demander au Gouverneur général d'accorder ce crédit. M. Fred. White, de la police à cheval, connaît tous les détails de ces comptes et dit qu'ils sont exacts, mais je n'ai pas voulu soumettre cette question au conseil, car je voulais que le Parlement connût toutes les circonstances et c'est pour cela que je l'ai soumise à la Chambre. Le département est d'avis que la réclamation est juste, et la seule cause qui a empêché de la payer est que les deux départements se la renvoyaient de l'un à l'autre pour éviter de la payer. Je n'ai pas d'autre raison pour en proposer le paiement que celle que c'est une réclamation juste.

M. HERRON : Les fournisseurs ont-ils payé les droits de douane ?

M. PATERSON : Oui.

M. HERRON : Et vous devez cet argent à la maison Baker ?

M. PATERSON : Oui, et à notre jugement, c'est une dette véritable.

M. SPROULE : Pouvez-vous dire si c'est le département de l'Intérieur ou le département des Douanes qui est responsable ?

M. PATERSON : J'ai soumis la question au Parlement, justement pour qu'il tranche le nœud. L'honorable député de Beauharnois, M. Bergeron, a examiné tout le dossier, et je crois qu'il n'est pas complètement satisfait ; s'il peut donner quelques raisons pour justifier le refus de payer, je ne paierai pas. Je crois que la réclamation est juste et qu'on devrait la payer. On me dit que la maison qui réclame cette somme est millionnaire, et que pour elle

cette somme est peu de chose, mais elle n'a jamais cessé un instant d'en réclamer le paiement, parce qu'elle dit que c'est une dette véritable.

M. BERGERON : Le ministre a bien voulu me soumettre la correspondance à ce sujet, et j'ai pris la peine de l'examiner. Il n'y a aucun doute que, suivant le rapport de tous les fonctionnaires, le cas est tel que l'expose l'honorable ministre. J'ai dit à mon honorable ami (M. Paterson), privément, que je soumettrais cette affaire au ministre des Douanes d'alors, sir Mackenzie Bowell, et que je lui demanderais ce qu'il en pense. J'ai donc consulté à ce sujet sir Mackenzie Bowell, et il ne peut pas trouver dans ces documents aucune preuve que ces marchandises ont été importées directement par ou pour l'administration. Il m'a dit aussi que lorsqu'il est arrivé à la tête du département des Douanes, le sous-ministre conduisait tout selon ses caprices. Ces achats ont été faits peu de temps après que sir Mackenzie Bowell eût pris la direction du département des Douanes en 1879, et dans la confusion qui a suivi le changement de régime, sir Mackenzie Bowell a mis fin à l'admission en franchise. Mais il est inutile pour nous de refuser de payer cette petite somme, si le ministre est d'avis de la payer.

M. PATERSON : Si vous ne voulez pas la payer, ne la payez pas.

M. BERGERON : La question n'est pas de savoir si cette maison est riche ou pauvre, mais si le pays doit réellement cet argent et si nous, représentants du peuple, devons en autoriser le paiement. Après avoir examiné toutes les pièces, je suis venu à la conclusion que nous ne sommes pas légalement obligés de payer cette réclamation, et je ne crois pas que nous y soyons non plus obligés moralement, car il n'y a aucune preuve que ces marchandises ont été importées directement par ordre du gouvernement fédéral et pour l'administration.

M. FOWLER : Cette réclamation a-t-elle été déjà présentée auparavant.

M. PATERSON : Certes. Depuis seize ans jusqu'à 1896, la réclamation a été renvoyée d'un département à un autre.

M. FOSTER : Les deux départements reconnaissent-ils la dette ?

M. PATERSON : Oui.

M. STOCKTON : On ne contestait pas la dette, mais on se querella de département à département pour savoir qui devrait payer.

M. PATERSON : C'est cela.

M. SPROULE : Sir Mackenzie Bowell n'admet pas cela.

M. PATERSON : Nous avons une déclaration de M. Fred. White, et nous avons aussi des lettres de feu Van Koughnet disant que ces marchandises avaient été achetées

avec l'entente qu'elles devaient entrer en franchise, mais en 1879, sir Mackenzie Bowell arrêta cette pratique, et après cela il fut entendu que le vendeur payerait les droits de douanes. Cette réclamation est pour le remboursement des droits payés sur les marchandises achetées en vertu de l'entente première.

M. FOWLER : Cette maison existe-t-elle encore ?

M. PATERSON : Oui, on m'a dit que c'était encore la même maison.

M. FOWLER : Cela nous reviendra moi-même cher de payer cette dette tout de suite que d'en remettre le paiement d'année en année.

M. SPROULE : Au compte de quel département sera-t-il porté ?

M. PATERSON : Il sera porté au compte du département des Douanes.

M. SPROULE : Mais ces marchandises ont été achetées par le département des Affaires indiennes.

M. PATERSON : Exactement.

M. SPROULE : Alors c'est au compte du département des Affaires indiennes que la dépense doit être portée ?

M. PATERSON : C'est là une question qui nous embarrasse depuis seize ans. Et j'ai cru qu'il valait mieux soumettre la question à la Chambre pour mettre fin à la difficulté.

(A six heures la séance est suspendue.)

Reprise de la Séance.

Le comité reprend ses travaux à 8 heures.

Territoire du Yukon—allocation pour frais de séjour des magistrats, \$11,250.

M. FOSTER : A-t-on fait quelques changements dans les allocations de séjour ?

M. AYLESWORTH : Non, ce sont les mêmes allocations que l'année dernière et les années précédentes.

M. SPROULE : Si nous devons en croire les renseignements que nous recevons du Yukon, la vie y est beaucoup moins cher qu'il y a quelques années. On prétend qu'on peut y vivre à aussi bon marché maintenant que dans les plus grandes villes d'Ontario et je ne puis pas comprendre pourquoi ces allocations ne sont pas diminuées. Je crois que nous pourrions réduire les dépenses de beaucoup au Yukon. Par exemple, on me dit que les loyers aujourd'hui sont diminués d'un tiers ou de la moitié depuis quelques années, et cependant nous accordons autant pour les loyers des fonctionnaires aujourd'hui que nous accordions autrefois. Je crois que le Gouvernement devrait faire une révision complète de ces dépenses.

M. AYLESWORTH : Je ne sais quel était le prix de la vie autrefois, mais d'après les informations qui m'ont été fournies, il me semble être très élevé actuellement. L'honorable député du Yukon, M. Thompson, avant de quitter Ottawa, a été assez bon d'envoyer une note dans laquelle sont comparés les prix payés au Yukon pour les choses nécessaires à la vie avec les prix payés en d'autres parties du Canada. Par exemple, la farine que l'on pourrait acheter à \$4.50 dans Ontario, coûte de \$14 à \$17 au Yukon. Les pommes de terre se vendent \$10 le boisseau et souvent \$20. Les œufs frais se vendent de \$3 à \$4 la douzaine, et les œufs conservés de 50 à 75 cents. Le lait se vend 35 cents la pinte.

Il est presque impossible d'obtenir du bois excepté du bois tendre et de très pauvre qualité qui se vend à \$15 la corde. Le bœuf, le mouton, le lard, 50 cents la livre ; le charbon, \$15 la tonne, et pour ce prix c'est du bien mauvais charbon ; le poisson se vend de 30 cents à 40 cents la livre ; les pommes \$30 le baril. Il est presque impossible d'avoir des servantes à moins de payer de \$75 à \$100 par mois et les nourrir en sus. Les autres besoins comme le blanchissage, coûtent cinq fois le prix d'Ontario. On paye 50 cents pour faire laver une chemise et les autres articles sont en proportion. Les soins du médecin, que l'on peut avoir dans l'Ontario au prix d'une piastre la visite, coûtent dans le Yukon \$10 la visite. La location de chevaux qui coûte de deux à trois piastres par jour dans l'Est, coûte \$15 au Yukon pour un seul cheval et \$25 pour deux. Tous le reste semble être dans la même proportion.

M. SPROULE : Et les épiceries ?

M. AYLESWORTH : La note en question ne parle que d'épiceries de fantaisie ; je ne sais pas ce que ce mot désigne, mais elles coûtent quatre ou cinq fois plus que dans Ontario. Nous avons pris des renseignements à diverses sources et le résultat est partout le même. Le commissaire dit que pendant l'hiver dernier les prix étaient aussi élevés que pendant aucun hiver précédent. On ne peut avoir des servantes à moins de \$75 à \$100 par mois ; on ne peut avoir non plus une chambre meublée dans un quartier convenable à moins de \$50 par mois.

M. SPROULE : Je voudrais demander au ministre comment il se fait, vu que la population a diminué peut-être d'un quart depuis quelques années, que les loyers continuent à être aussi élevés ; cela ne me semble pas raisonnable.

M. AYLESWORTH : Je n'ai naturellement aucune connaissance personnelle de ces choses, et les employés du département de l'Intérieur auxquels nous avons demandé le prix réel de la vie là-bas, nous disent que les dépenses annuelles d'un célibataire sans domestique s'élèvent à \$1,800 ; celles

M. SPROULE.

d'un homme marié mais sans enfants et sans domestique sont de \$2,000 par année. Je ne crois pas avoir d'autres renseignements à donner sur les loyers. Le gérant de la Banque du Commerce me dit que cette banque loge et nourrit ses commis et qu'elle leur fournit aussi les soins médicaux, ce qui représente \$2,300 par année par commis, en outre du salaire et de \$800 pour repas, logement, blanchissage et médecin. Le gérant de la banque British North America dit qu'elle fournit à ses commis la pension, le logement et les soins du médecin, représentant une allocation annuelle pour chaque commis de \$2,200. Il y a trois juges de la cour territoriale au Yukon qui reçoivent \$5,000 chacun pour allocation de séjour, soit \$15,000 pour les trois pendant douze mois et \$11,250 pour les neuf mois de l'exercice actuel.

M. FOSTER : L'année dernière nous avons discuté brièvement la question des allocations de séjour, et le ministre de la Justice d'alors (M. Fitzpatrick) a promis que l'on ferait une enquête sérieuse dans le prix de la vie, y compris le loyer et toutes les autres dépenses, afin que lorsque viendrait le temps de voter les crédits de l'année nous aurions des renseignements autorisés. Nous avons de nouveau cette année discuté cette question avec l'ex-ministre de la Justice avant sa sortie du ministère, mais il n'avait pas encore à cette époque les renseignements qu'il avait promis d'avoir et je ne sais pas même si l'enquête qu'il voulait faire avait été faite. Mais il a dit qu'il verrait à la chose et qu'il serait en mesure de nous renseigner lorsque nous discuterions cette question de nouveau en comité des subsides. Je suppose que la note dont vient de donner lecture mon honorable ami le ministre de la Justice n'est pas l'enquête régulière qui avait été promise, mais que ce sont des renseignements obtenus de différentes sources, et fournis principalement par les fonctionnaires eux-mêmes qui, naturellement, ne sont pas pour diminuer les dépenses et mettre les chiffres plus bas. Il est malheureux que nous ne puissions pas avoir une enquête indépendante et juste pour tout le monde. Toutes ces dépenses me semblent beaucoup trop élevées. Un autre point sur lequel je désire appeler l'attention au moment, c'est la surabondance de fonctionnaires dans ce district. L'honorable ministre a-t-il un rapport quelconque sur les occupations des fonctionnaires ? Il y a à la cour territoriale un sous-shérif, un greffier, deux assistants et deux sténographes.

J'ai entendu dire qu'il y avait plus d'employés qu'il n'en fallait pour l'ouvrage à faire. J'ai reçu plus d'une lettre dans lesquelles on disait qu'il y avait trop d'employés. Il y a dans ces lettres des remarques assez curieuses, particulièrement à l'adresse du sous-shérif, mais je crois que le ministre peut facilement voir par le rap-

port qui lui a été fait, s'il y a de l'ouvrage pour tous ces fonctionnaires et si réellement le nombre n'en est pas trop en grand nombre. Un fonctionnaire du Yukon est un article qui coûte cher, lorsque l'on met en ligne de compte et son salaire et son allocation, et l'Etat ferait une grande économie s'il renvoyait tous ceux dont il n'a pas absolument besoin. Je constate que les allocations de séjour atteignent presque le chiffre des salaires. Dans quelques cas elles s'élèvent à un chiffre plus élevé, mais on ne peut pas se tromper si l'on dit que les allocations de séjour sont presque aussi élevées que les traitements mêmes. Le ministre a-t-il quelque chose à nous dire au sujet de la somme de travail faite et de la nécessité d'avoir un aussi grand nombre de fonctionnaires?

M. AYLESWORTH : Il y a trois juges à la cour territoriale du Yukon. D'après le rapport du greffier le nombre des poursuites pendant l'année 1903 a été de 764, et celui des poursuites pour petites dettes de 451. Il y a eu 19 appels à la cour en banc, 14 appels des décisions du commissaire de l'or, trente-cinq poursuites criminelles, huit devant l'amirauté, et douze lettres d'administration de successions accordées. Les réclamations dans les 764 poursuites s'élevaient à \$1,070,607, et dix-neuf de ces poursuites ont été jugées pendant l'année. La cour a siégé 216 jours.

M. FOSTER : Combien d'heures par jour?

M. AYLESWORTH : Je ne pourrais pas dire. Séances en banc, 25 jours; appels des décisions du commissaire de l'or, 15 jours. Motions entendues en d'autre temps que les jours ordinaires, devant les juges en chambre, à l'exception des demandes non contestées, 257.

M. STOCKTON : Ce sont là les motions ordinaires.

M. AYLESWORTH : Motions ordinaires qui sont faites devant les juges en chambre et je suppose qu'elles se rapportaient aux procédures dans ces sept cents poursuites.

Ce n'étaient pas des motions distinctes de ces causes, mais cela indique tout de même que les juges ont beaucoup de travail à faire. Naturellement, l'hiver est l'époque la plus tranquille. Les juges ont peu de chose à faire pendant les longs mois de l'hiver, mais ils travaillent davantage pendant les mois de soleil lorsque les jours sont longs, mais je ne pourrais dire s'ils siègent plus longtemps que les juges dans les autres cours du Canada. A propos des efforts que le département a faits pour obtenir des renseignements j'ai lu les dossiers et j'y trouve que le sous-ministre a écrit au mois de mars dernier une lettre à chacun des sous-ministres des différents départements.

M. FOSTER : Est-ce dans le mois de mars de cette année?

M. AYLESWORTH : Oui. Cette lettre demandait à chaque département de dire quelles allocations étaient accordées à ces fonctionnaires dans le territoire du Yukon, et voici le résultat. Les juges de la cour territoriale, ainsi qu'on peut le voir par le budget actuel, reçoivent chacun \$5,000 pour frais de séjour. Le shérif, le sous-shérif et le greffier de la cour reçoivent \$1,800 chacun et le magistrat de police à White-Horse reçoit \$1,400. Le bibliothécaire et le gardien du palais reçoivent chacun \$1,200. Les seuls fonctionnaires du département des Travaux publics dans le Yukon sont ceux qui font le service des télégraphes. Le gardien des édifices publics dans l'Alaska reçoit une allocation de \$75 par mois. Dans le département de l'Intérieur le commissaire des territoires reçoit \$6,000 à titre d'allocation de séjour. Les hommes mariés dont les femmes habitent avec eux dans le Yukon touchent \$1,500 chacun; les célibataires et les hommes mariés dont les femmes n'habitent pas dans le Yukon reçoivent une allocation de \$1,200 chacun; le recorder et l'inspecteur des mines reçoivent chacun \$2,100; l'inspecteur des mines à Clear-Creek touche \$1,500.

Dans le département des Douanes les hommes mariés reçoivent \$1,500 et les célibataires \$1,000. La police à cheval est le seul département qui loge et nourrit les fonctionnaires, auxquels, à part leurs rations, on donne une solde. Les officiers de la police à cheval reçoivent \$1.25 par jour, les sergents 75 cents et les constables 50 cents.

On estime que la valeur approximative de ces allocations s'éleva pour le sous-commissaire à \$3,000; le surintendant, \$3,000; les inspecteurs, \$2,600 chacun; et le surintendant à White-Horse, \$2,600, et l'inspecteur au même endroit, \$2,400. Tels sont les renseignements que je trouve dans les dossiers du département. Ces renseignements sont donnés principalement par les fonctionnaires, mais il y en a qui nous ont été fournis par d'autres personnes. Nous trouvons, par exemple, dans le "Sun", un journal publié au Yukon, une liste des prix courants des provisions en détail. On y voit que les œufs se vendent de \$1 à \$3 la douzaine; le fromage, 30 cents la livre; le beurre, de 50 cents à \$1.25; la viande fraîche et le poisson, de 30 cents à 60 cents la livre, et la farine, \$4 le baril. Des renseignements nous ont aussi été fournis par les deux banques, et je crois que nous sommes aussi renseignés qu'on peut le désirer. On ne doit pas oublier non plus la lettre que j'ai reçue, le 2 juillet courant, de l'honorable député du Yukon (M. Thompson), qui nous aurait donné lui-même ces renseignements, s'il avait pu rester à Ottawa, ou si ce crédit avait été mis en discussion pendant qu'il était ici. Il ne m'a pas seulement fourni les chiffres que j'ai donnés concernant les articles de consommation ordinaire, mais il dit aussi qu'à son

avis il est nécessaire de continuer à payer les allocations de séjour au même chiffre qu'actuellement.

M. FOSTER : Ce sont là des renseignements intéressants, mais il est impossible d'en juger à la simple lecture qui vient d'en être faite. Si j'ai bien entendu, il y a deux ou trois choses principales à noter. La première est la disparité qui existe entre les allocations de séjour accordés à des fonctionnaires à peu près de même rang dans différents départements. Il y en a de plus basses les unes que les autres, ce qui montre que si le chefs des différents départements conféraient entre eux, ils pourraient arriver à une entente commune. On voit d'après ces chiffres que la substance fournie à la police à cheval par l'administration, si elle était payée en argent, coûterait moins cher que celle accordée aux autres fonctionnaires de l'Etat. Voilà une preuve *prima facie* que les allocations de séjour dans certains services dépassent les dépenses réelles de ceux qui les reçoivent, à condition, naturellement, que les officiers de la police à cheval vivent aussi bien que les autres fonctionnaires, et je suppose qu'ils vivent sur un pied semblable. Cependant, c'est là un sujet sur lequel nous ne devons pas nous prononcer trop vite, vu que les chiffres que nous avons ici sur le prix de la vie me paraissent très élevés là-bas, en proportion de ce que nous dépensons ici. Pourtant, le prix du loyer devrait avoir diminué considérablement. Ils ne peuvent pas être aussi élevés qu'ils étaient autrefois.

Prenez une population de 22,000 ou 25,000 habitants, et réduisez-la à 5,000 ou 6,000, et nombre d'appartements et de logements deviendront disponibles et les loyers nécessairement tomberont.

Il y a là un bibliothécaire qui retire des appointements de \$3,000 par année, à part, si je ne me trompe, son allocation pour frais de séjour. Mon correspondant soulève la question de l'utilité de ce bibliothécaire. Je ne vois pas trop à quoi ce fonctionnaire peut trouver à s'employer. Il semble que ses fonctions pourraient être remplies par quelque autre employé ayant son bureau dans le même bâtiment, et l'on économiserait ainsi \$4,200.

M. AYLESWORTH : Le bibliothécaire retire des appointements de \$1,500 par année plus \$1,200, pour frais de séjour.

M. HERRON : Il semble y avoir discordance entre les prix auxquels la farine et le poisson rectivement sont cotés. La farine coûte \$3 les 100 livres à l'endroit où je demeure, et \$4 seulement dans le Yukon. Il semble étrange dès lors que le poisson soit coté à 50 centins dans le Yukon tandis qu'il n'est coté qu'à 10 centins ou 12 centins dans la Colombie-Anglaise. Je ne comprends pas qu'il se produise de ces divergences.

M. MACPHERSON : La farine est expédiée au Yukon durant la saison de navi-

M. AYLESWORTH.

gation, car il n'y a pas d'inconvénient à ce qu'elle reste deux mois en route, tandis que le poisson doit être expédié par messagerie.

M. J. D. REID : Se prend-il du poisson là-bas ?

M. MACPHERSON : Oui, il s'en prend dans le lac Laberge, mais il en est importé de grandes quantités du dehors.

M. FOSTER : Les prix indiqués par mon correspondant sont aussi modérés que ceux inscrits sur la liste sont élevés. Voici ce qu'il dit :

Je ne saurais donner une meilleure idée de ce qu'il faut dépenser pour vivre dans ce pays qu'en disant qu'un repas dans les meilleures conditions, et aussi bon que ce qu'on peut obtenir dans un restaurant ordinaire du dehors, coûte ici un dollar. La pension dans les meilleurs hôtels peut être obtenue moyennant \$75, y compris la chambre et le service.

C'est là un article de dépenses assez important pour les employés célibataires, et autres dans la même situation, et s'il leur est possible de trouver à se loger et à pensionner à ce prix-là, ce n'est pas excessif :

La vie n'est pas chère à Dawson et dans le voisinage, l'on peut se donner tout le confort moderne et toutes ses aises, presque à aussi bas prix qu'ailleurs.

D'après ces chiffres, on croirait qu'on a ici exagéré quelque peu dans le sens de la modicité des prix ; mais c'est le résultat de l'expérience d'un homme qui a vécu là à peu près cinq ou six ans.

M. MACPHERSON : Je doute fort qu'on puisse trouver se pensionner dans les meilleurs hôtels moyennant \$75 par mois.

M. FOSTER : C'est là, semble-t-il, un chiffre extrêmement bas.

M. J. D. REID : Est-il accordé au juge Dugas pour frais de séjour quelque autre somme que celle de \$5,000 ? Au cours d'une discussion qui s'est faite l'année dernière, il a été constaté qu'il ne retirait pas seulement cette somme, mais une autre somme aussi forte du département des Travaux publics ; de sorte qu'il retirait une allocation pour frais de séjour des deux départements, sans compter ses appointements. Le département des Travaux publics lui paye-t-il quelque chose à part ce montant et celui de ses appointements ?

M. AYLESWORTH : Je crois que l'affaire à laquelle l'honorable député fait allusion a fait dernièrement le sujet d'un litige. Je ne suis pas très certain de ce que j'avance ; mais je crois me souvenir qu'il était domicilié dans quelque immeuble de l'Etat, et n'avait en conséquence aucun loyer à payer ; et l'on a critiqué en conséquence le chiffre de l'allocation qui lui était accordée pour frais de séjour.

La couronne, je pense, intenta une poursuite en vue de lui faire remettre un mon-

tant qu'on jugeait lui avoir été illégalement payé, mais l'action fut renvoyée. Cependant, les circonstances qui ont donné lieu à cette poursuite n'existent plus; il n'occupe plus d'immeuble de l'Etat, et, au meilleur de ma connaissance, il ne reçoit pour frais de séjour aucune autre somme que celle mentionnée dans ce crédit.

M. J. D. REID : Je me rappelle que la discussion a eu lieu, mais je ne puis m'y reporter. Il fut constaté que le département des Travaux publics accordait au juge Dugas pour frais de séjour exactement la même somme que le département de la Justice; c'est-à-dire que celui-ci retirait une allocation de chacun de ces départements. Cette question a sûrement été soulevée lors de la dernière session ou lors de la session précédente, et je signalai le fait à l'attention du ministre de la Justice. Le ministre des Travaux publics sera peut-être en état de nous dire si son département paye à M. le juge Dugas une somme quelconque pour frais de séjour au Yukon.

M. HYMAN : Je ne me rappelle pas que la question ait été soulevée auparavant. Je ne sache pas que le département des Travaux publics paye une allocation au juge Dugas pour frais de séjour.

M. BARKER : Le ministre de la Justice voudra-t-il nous dire s'il est bien vrai qu'un fonctionnaire du Yukon a retiré une allocation pour frais de séjour de deux départements, en d'autres termes a retiré double allocation, et si le Gouvernement a intenté une poursuite en vue de recouvrer les sommes illégalement payées ?

M. AYLESWORTH : Il n'est à ma connaissance qu'aucun fonctionnaire du département de la Justice ait retiré double allocation. Il s'est produit une contestation entre la couronne et le juge Dugas, laquelle a été décidée en faveur de ce dernier. L'affaire se rapportait à une allocation pour frais de séjour qui lui avait été payée naguère. Mais je ne saurais dire quelles étaient les circonstances de ce litige. Tout ce que j'en ai connu, m'est venu par la lecture des journaux.

M. BARKER : Il me paraît que, si un magistrat s'est fait payer pour frais de séjour une somme plus élevée que celle à laquelle il avait droit, le Gouvernement pourrait à bon droit considérer l'a-propos de se priver des services d'un tel fonctionnaire.

M. AYLESWORTH : Il avait droit à cette somme, comme l'a démontré la décision rendue dans cette contestation. Il a gagné son procès.

M. BARKER : Si le Gouvernement avait quelque raison de poursuivre quelqu'un en vue du recouvrement d'une somme quelconque, nous devrions être mis au courant de toutes les particularités. De cette ma-

nière le Parlement pourrait se rendre compte s'il est convenable pour le ministre de maintenir ce magistrat en fonction.

M. FOSTER : Je relève dans le "Daily News", de Dawson, une liste de prix qui ne me paraissent pas aussi élevés que ceux mentionnés par le ministre. Les œufs, par exemple, sont cotés, sur le marché de Dawson, à \$12.50 la caisse; la caisse, si je ne me trompe, est de trente ou trente-six douzaines; ces œufs coûteraient donc à peu près 40 cents la douzaine. Le jambon et le bacon se sont vendus dans le cours des semaines dernières 24 cents la livre; les pommes de terre continuent à se vendre 6 cents $\frac{1}{2}$ à 7 cents. La plupart des autres denrées sur le marché de Dawson se vendent à peu près au même prix que l'hiver dernier. Je suppose que, à cette saison-ci, il se produit une baisse dans les prix de certains articles. Mais, bien que les prix soient assez élevés, ils ne sont pas aussi élevés, en règle générale, que ceux indiqués par le ministre.

M. AYLESWORTH : Mes prix étaient pour le mois de mars.

M. MACPHERSON : Les prix sont toujours moins élevés en été.

M. LAKE : J'observe dans le rapport de l'auditeur général pour 1904-1905 qu'il a été dépensé, en provisions pour la gendarmerie à cheval, à peu près \$90,000 pour un effectif d'à peu près 300 hommes. Les prix étaient à cette époque, je crois, sensiblement plus élevés qu'aujourd'hui.

Pénitenciers, \$379,787.

M. MACPHERSON : J'aimerais à poser une question au ministre de la Justice, bien qu'elle ne se rapporte peut-être pas rigoureusement au crédit en discussion. Il se rappelle peut-être un cas soulevé par moi il y a quelques temps, celui d'un nommé Brothier, à qui on a fait grâce d'une partie de sa sentence, et qui, libéré du pénitencier de New-Westminster, s'est dirigé vers les Etats-Unis. De Seattle, il a été renvoyé au Canada, et il se trouve actuellement à Vancouver, où les autorités provinciales l'ont fait arrêter, et où il subit un nouveau procès, sur quelque nouveau chef d'accusation. S'il subit son procès et s'il est condamné, comme je l'espère, le ministre de la Justice exercera-t-il de nouveau en sa faveur la prérogative de clémence ?

M. AYLESWORTH : L'honorable député espère-t-il que je lui dise ce que je me propose de faire dans des circonstances hypothétiques ? Tout ce que je puis dire c'est que, si les choses en venaient à ce point, et si j'étais ministre de la Justice, quand on demanderait la libération de cet homme, j'hésiterais beaucoup assurément avant de proposer l'exercice de la clémence en sa faveur.

M. FOSTER : Qu'est-il résulté de cette affaire ? Ne devait-on point produire certains renseignements à ce sujet ? Il s'est produit, je ne l'ai pas oublié, une vive discussion à cet égard, et on faisait toute espèce de menaces pour le cas où ces renseignements ne seraient pas fournis. Ces renseignements ont-ils été fournis, ou a-t-on jugé qu'il serait plus sage de laisser l'affaire tomber à l'eau ?

M. MACPHERSON : Je ne sache pas que je me sois servi d'invectives à l'adresse du Gouvernement ou de qui que ce soit.

M. FOSTER : Ça sentait la poudre.

M. MACPHERSON : Je donnai mon opinion d'une manière assez franche et complète, et je suis prêt à le faire de nouveau en cette enceinte ou ailleurs. J'ai inscrit une motion sur le feuilleton à la date du 19 juin, mais je ne suppose pas qu'on y réponde à cette session-ci, du train que vont les choses. Toutefois, l'honorable député peut être bien assuré que si je suis encore de ce monde et si j'occupe toujours mon siège à la Chambre des communes, lors de la prochaine session, je proposerai de nouveau que la correspondance soit déposée.

M. STOCKTON : Il est possible que le ministre le fasse maintenant.

M. FOSTER : Il semble très bien disposé et s'exécutera peut-être sur-le-champ.

M. MACPHERSON : Si je réussis à faire agréer ma motion sans doute qu'il la déposera. Cette correspondance serait intéressante pour le public canadien, et j'en demanderai le dépôt.

M. FOSTER : Je vois que l'honorable député n'aime pas à faire cette demande maintenant. Il n'aime pas qu'on le surprenne trop.

M. MACPHERSON : L'honorable député bat la campagne. Je ne crains pas de demander tout ce que je désire obtenir.

M. FOSTER : Vous ne désirez pas obtenir cette correspondance ?

M. MACPHERSON : Si l'honorable député veut donner à entendre que j'ai peur, il se trompe. Je n'ai peur ni de lui, ni du ministre de la Justice, ni de personne autre. Je ne pense pas que ma conduite dans la Chambre ait donné lieu de croire que j'ai peur de qui que ce soit. Je ne cherche pas la bataille, mais je ne ferai jamais un pas pour l'éviter.

M. FOSTER : Apparemment l'honorable député n'aime pas à presser le ministre maintenant.

Refonte et traduction des statuts fédéraux à payer nonobstant toute disposition de l'acte du service civil ou de l'acte concernant le département des impressions publiques et de la papeterie, \$15,000.

M. AYLESWORTH.

M. FOSTER : Quand doit-on nous livrer ce travail de refonte ?

M. AYLESWORTH : Vers le 1er novembre au plus tard.

M. FOSTER : Combien coûte cette refonte ?

M. AYLESWORTH : Je n'ai pas les chiffres par devers moi, mais je puis me les procurer.

M. FOSTER : Pourquoi cette dérogation à l'acte du service civil ?

M. AYLESWORTH : C'est, j'imagine, parce que certains des commissaires qui sont rémunérés de leurs services font partie de l'administration.

M. FOSTER : L'ouvrage sera-t-il imprimé à l'Imprimerie nationale ?

M. AYLESWORTH : Une partie du travail d'impression doit être faite au dehors.

M. FOSTER : L'impression des statuts, voulez-vous dire ?

M. AYLESWORTH : La plus grande partie se fait à l'Imprimerie nationale, mais il s'en fait aussi au dehors.

M. FOSTER : La partie du travail qui se fait au dehors se fait-elle aux termes d'un contrat et à la suite d'un appel de soumissions ?

M. AYLESWORTH : Les comptes sont visés par l'imprimeur du Roi avant d'être payés.

M. FOSTER : Je le sais, mais avant que les comptes soient soumis à l'imprimeur du Roi, la commande a dû être donnée. L'entreprise pour ces travaux est-elle adjudgée à la suite d'un appel de soumissions, et les impressions se font-elles en vertu d'un marché ?

M. AYLESWORTH : On m'informe que les impressions qui s'exécutent au dehors sont commandées par des commissaires domiciliés loin d'Ottawa. Ils ont demandé, j'imagine, de faire les impressions sur place, dans les cas où il n'était guère possible de faire exécuter le travail à Ottawa. Un des commissaires est domicilié à Winnipeg et un autre dans la Nouvelle-Ecosse, et ces travaux d'impression se font dans leurs localités respectives.

M. FOSTER : De quel genre de travaux d'impression s'agit-il ?

M. AYLESWORTH : Le premier tirage des statuts dont la refonte leur a été confiée.

M. FOSTER : Mais on ne ferait pas des arrangements pour le premier tirage dans deux ou trois villes à la fois ; car il faudrait deux ou trois compositions, alors qu'une seule suffirait autrement.

M. AYLESWORTH : Certains statuts, ou groupes de statuts, ont été assignés à tel ou

tel commissaire, et c'est le premier tirage de ces statuts que chacun d'eux fait exécuter dans sa propre ville.

M. FOSTER : A moins qu'il ne soit exercé un certain contrôle, il me semble que c'est leur donner beaucoup de latitude que de permettre aux commissaires de faire ces dépenses suivant leur propre jugement et dans leur propre centre. Il est probable que cela se fait sous la surveillance du département de la Justice.

M. AYLESWORTH : Le rapport de l'auditeur général indique le montant qui a été payé de cette manière l'an dernier, à peu près \$2,000.

M. FOSTER : Ce n'est pas très considérable. Le ministre voudra-t-il nous renseigner quant à la dépense entraînée par cette refonte, abstraction faite des frais d'impression ?

M. AYLESWORTH : On m'informe que la dépense jusqu'à aujourd'hui est d'à peu près \$75,000.

M. FOSTER : Et vous avez trois commissaires ?

M. AYLESWORTH : Huit, y compris deux fonctionnaires du département de la Justice.

M. FOSTER : Les fonctionnaires du département de la Justice ne touchent que leurs appointements ?

M. AYLESWORTH : Non on leur alloue quelque chose pour ce travail supplémentaire. Ce sont M. Newcombe et le sous-ministre intérimaire, M. Power.

Frais de contestations à payer pour services se rattachant à des causes dont l'instruction se fait dans le département de la Justice, nonobstant toute disposition de l'acte du service civil, \$11,250.

M. FOSTER : Cette somme comprend-elle des débours aussi bien que des honoraires ?

M. AYLESWORTH : Ce sont les versements faits à des agents locaux.

Contribution annuelle à la "Canadian Law Library", Londres, Angleterre, \$250.

M. FOSTER : Allez-vous établir une nouvelle bibliothèque ?

M. AYLESWORTH : Non, c'est une contribution que nous faisons depuis quelques années, en vue d'une bibliothèque dans les appartements du conseil privé, pour l'usage des avocats canadiens à Londres.

Association de législation comparée, \$50.

M. FOSTER : Qu'est-ce que la législation "comparée" ?

Sir WILFRID LAURIER : Il s'agit d'une société établie en Belgique, ou à Londres, qui se charge de publier tous les ans la législation des divers pays, et nous lui avons accordé cette souscription.

M. FOSTER : Cette publication nous a-t-elle été adressée ?

Sir WILFRID LAURIER : C'est la première année que nous nous y abonnons ; elle sera adressée au secrétaire d'Etat.

Frais de gestion—département de la Justice—sommes additionnelles pour dépenses casuelles, \$3,000.

M. FOSTER : Quelle est la somme totale demandée pour dépenses incidentes ?

M. AYLESWORTH : Quinze mille quatre cents dollars. C'est \$3,000 de plus que ce que nous avons demandé l'année dernière. Le crédit a été insuffisant depuis quelques années, la somme de travail ayant sans cesse augmenté. Deux commis temporaires ont été employés sans relâche à faire la besogne que faisait M. Burpee, celui-ci s'étant retiré et n'ayant pas été remplacé. Il se dépense des sommes plus fortes pour papeterie, livres, et il se fait beaucoup de reliure dans la bibliothèque du département.

Pénitencier de Kingston—somme additionnelle requise, \$25,000.

M. AYLESWORTH : Ce crédit est destiné à l'achat de la matière première requise pour confectionner la ficelle d'engergage. Il a été affecté à cette fin, l'année dernière, \$177,600, dont \$127,600 pour solder les dépenses ordinaires de sorte qu'il n'est resté que \$50,000 pour l'achat de la matière première. Il y a dix ans, c'était suffisant pour l'année mais la fibre coûte aujourd'hui 10 cents la livre contre 5 cents alors, et \$50,000 ne suffiraient pas à alimenter la fabrique plus de six mois.

M. FOSTER : Quels résultats financiers obtenez-vous de cette entreprise de confection de ficelle d'engergage ?

M. AYLESWORTH : La fabrique fait ses frais, et nous permet de tirer du travail des forçats un meilleur parti qu'on ne compte d'ordinaire tirer de cette classe de main-d'œuvre. Nous en obtenons 31 cents par journée de dix heures.

M. J. D. REID : Un de mes commettants m'a demandé, en voiture de chemin de fer ce matin, combien nous vendions la ficelle d'engergage du pénitencier ; et j'aimerais à le savoir afin d'être en mesure de le renseigner.

M. AYLESWORTH : Nous la vendons aux cultivateurs individuellement. Pour des quantités d'une tonne ou plus, nous demandons $\frac{1}{2}$ cent la livre de moins que pour des quantités plus petites. Une circulaire du Gouvernement, émise le 6 mars dernier, déclare que nous ne filons que deux sortes de ficelles : une de pure manille, mesurant 600 pieds à la livre, à 11 cents $\frac{1}{2}$, l'autre de manille mêlée, 550 pieds à la livre, à 10 cents $\frac{1}{2}$.

M. J. D. REID : Et $\frac{1}{2}$ cent de moins la livre pour les commandes d'une tonne ou plus.

M. AYLESWORTH : Oui.

M. J. D. REID : L'homme dont j'ai parlé m'a dit qu'il était à même d'acheter la ficelle d'engerbage aux Etats-Unis moyennant 1 cent de moins la livre qu'au Canada. Cette ficelle d'engerbage est admise en franchise, et naturellement, à moins que les fabricants canadiens ne consentent à lui faire la vente au même prix, il achètera la ficelle des fabricants des Etats-Unis. Mais voici le côté étrange de cette situation.

On s'est mis à confectionner la ficelle d'engerbage au pénitencier de Kingston dans le but d'assurer aux cultivateurs de la ficelle à meilleur compte ; mais le prix auquel le Gouvernement vend sa ficelle d'engerbage est le même que celui que demandent la compagnie Massey-Harris et la compagnie "McCormack Manufacturing". C'est donc qu'il existe une entente entre le Gouvernement et les fabricants canadiens de ficelle d'engerbage en vue de maintenir les prix. Si la main-d'œuvre au pénitencier de Kingston ne coûte que 31 cents par jour, le Gouvernement, au lieu de demander 10 cents et $\frac{1}{2}$ la livre pour la ficelle d'engerbage devrait pouvoir se contenter de 8 cents $\frac{1}{2}$ ou de 9 cents la livre. A tout événement, il devrait pouvoir vendre la ficelle au même prix dans notre pays que le font les fabricants des Etats-Unis. Pourquoi la "McCormack Manufacturing Co." ne pourrait-elle pas vendre la ficelle d'engerbage aux cultivateurs canadiens aux mêmes prix qu'elle la vend aux cultivateurs des Etats-Unis ? Je regrette de le dire, c'est à cause de l'entente existant au Canada entre le Gouvernement et ces fabricants dans le but de maintenir les prix. Si le stock très considérable que l'on a en main, paraît-il, au pénitencier de Kingston était offert en vente au prix coûtant, l'effet serait de forcer ces gens qui importent de la ficelle d'engerbage au Canada et en exigent un prix élevé, à la vendre à meilleur compte à nos cultivateurs.

M. AYLESWORTH : Je crains fort que l'honorable député ne se contente de preuves très insuffisantes pour se convaincre de l'existence d'une coalition. C'est là quelque chose d'absolument nouveau pour moi, et je pense que j'en saurais quelque chose s'il en existait réellement une. J'ai ici à la main le "Cordage Trade Journal," numéro du 5 juillet, et à la page 16 de ce numéro, les prix suivants sont indiqués pour la ficelle d'engerbage :

Manille réglementaire, 550 pieds à la livre, de 10 cents $\frac{1}{2}$ à 10 cents $\frac{3}{4}$. Nous vendons cette même ficelle 10 cents $\frac{1}{2}$, le chiffre le moins élevé des deux que j'ai donnés.—pure manille, 600 pieds à la livre, 11 cents $\frac{1}{2}$ à 12 cents—nous vendons celle-ci 11 cents $\frac{1}{2}$. De sorte que, dans l'un et l'autre cas, nous vendons au plus bas prix des cours du 3 juillet dernier. Mais il faut tenir compte de cette stipulation : si la commande est pour moins d'un plein wagon, le prix est de

M. J. D. REID.

$\frac{3}{4}$ de cent plus élevé. Comme je l'ai dit, nous vendons directement aux cultivateurs qui utilisent cette ficelle. Nous ne vendons pas aux marchands en gros, et nous vendons aux cultivateurs les quantités dont ils peuvent avoir besoin.

M. J. D. REID : Vous voulez dire livrée à Kingston, tandis que les autres vendent par char complet livré à destination, ce qui explique la différence.

M. AYLESWORTH : Nous vendons également livrable à destination. Nous vendons partout où nous pouvons trouver un acheteur, et nous vendons à ces prix aux cultivateurs, indépendamment des quantités qu'ils commandent.

M. FOSTER : Ces prix sont pour la ficelle livrée sur gare de Kingston ?

M. AYLESWORTH : Les prix que j'ai donnés sont pour les marchandises prises aux fabriques de l'Est. Nous vendons à ces prix aux consommateurs ; et de cette manière nous fournissons la ficelle aux cultivateurs à un prix moins élevé qu'aucun de nos concurrents au Canada ou à l'étranger.

M. J. D. REID : Ces prix sont-ils pour la marchandise livrable en port payé ?

M. AYLESWORTH : Non, ces prix sont pour la marchandise livrable au pénitencier. Nous ne payons pas les frais de transport, mais nous expédions la marchandise par char complet dans l'Ouest et le prix du transport est ajouté à celui de la marchandise.

M. J. D. REID : C'est là le même prix que celui de la coalition ?

M. AYLESWORTH : Si ce que l'honorable député appelle la "coalition" juge à propos d'adopter nos prix, vu qu'autrement elle serait hors d'état d'effectuer la vente de son produit, je ne vois pas trop ce que nous pouvons y faire.

M. J. D. REID : Vous fixez votre prix d'après le leur ?

M. AYLESWORTH : Pas du tout. Nous fixons nos prix d'après ce que nous coûte réellement la marchandise. Quand j'ai dit que nous retirions un peu plus de 31 cents par jour du travail des forçats, tandis qu'on estime que ce travail vaut en moyenne 30 cents par jour, je me plaçais au point de vue des résultats obtenus depuis que la fabrique est en exploitation, c'est-à-dire depuis 1894.

M. J. D. REID : Le ministre déclare qu'il veut vendre cette ficelle au prix coûtant. On peut, sans la moindre difficulté, acheter dans la ville d'Ottawa toute la ficelle dont on peut avoir besoin moyennant 10 cents $\frac{1}{2}$ ou 11 cents $\frac{1}{2}$ la livre, le prix même auquel le ministre se vante de la vendre au pénitencier de Kingston. Et ces gens ne font pas le commerce de ficelle pour s'amuser,

ils en retirent des bénéfices. Néanmoins, l'honorable ministre reconnaît que, dans ces conditions, il ne retire que 31 cents par journée d'homme. Ces autres fabricants payent des salaires très élevés; j'ose dire qu'il n'est pas un seul homme à leur emploi qui reçoive moins de \$1.50 à \$2 par jour; et pourtant, tout en payant ces salaires, ils font un bénéfice sur la ficelle vendue à 10 cents $\frac{1}{2}$. Qu'on fasse en sorte que les cultivateurs canadiens tirent avantage de la confection de la ficelle d'engargement dans notre pénitencier. Autrement, il vaudrait mieux pour eux que l'Etat ne fasse pas concurrence aux autres fabriques. Je suis convaincu qu'il existe actuellement une entente,—je ne dis pas un arrangement écrit,—mais une entente entre les fabricants et l'administration, aux termes de laquelle le pénitencier ne doit pas vendre la ficelle à plus bas prix que ces fabricants. L'honorable ministre de la Justice rendrait un réel service aux cultivateurs, s'il voulait vendre la ficelle d'engargement au prix que la vendent les fabricants des Etats-Unis de l'autre côté des lignes, c'est-à-dire 1 cent de moins la livre que les prix qu'il a indiqués. S'il le faisait, plusieurs milliers de cultivateurs économiseraient 1 cent la livre sur leurs achats de ficelle, et cela vaudrait bien la peine à leurs yeux.

M. MILLER : Quelle preuve l'honorable député a-t-il que le prix de la ficelle d'engargement de l'autre côté de la frontière est de 1 cent la livre moins élevé que le prix demandé par le gouvernement canadien ?

M. J. D. REID : J'ai le témoignage d'un homme très croyable que j'ai rencontré dans le train aujourd'hui, et je suis certain que je pourrais l'acheter aux Etats-Unis à ce prix-là, et l'honorable député pourrait le faire également.

M. MILLER : C'est la seule preuve que l'honorable député en ait ?

M. J. D. REID : Oui, et elle vaut bien la vôtre, et je la trouve bien suffisante.

M. MACDONELL : Tout en reconnaissant, comme l'honorable député préopinant (M. J. D. Reid), l'utilité de cette concurrence, il me paraît très regrettable que cette main-d'œuvre des prisons vienne faire concurrence au travailleur libre dans notre pays. Personnellement, je suis fortement d'opinion que nous devrions consacrer plus de temps à la moralisation de ces malheureux détenus, au lieu de les mettre à concurrencer le travail libre. C'est là une question que le Gouvernement pourrait facilement résoudre. Le travail des forçats pourrait être utilisé de bien d'autres manières. On devrait prendre quelque mesure, pendant que ces malheureux sont détenus au pénitencier, pour leur donner de meilleures habitudes, améliorer leur condition et les mettre à même de se réformer et de devenir de bons citoyens. Il existe au pays nombre

d'associations plus ou moins de bienfaisance, qui recueillent ces forçats une fois libérés. Nombre d'entre eux font naufrage par suite du manque d'instruction et des occasions de s'élever qui sont à la portée des autres; et il n'y a pas de raison pour que, à ces égards, leur condition morale ne soit pas grandement améliorée durant la période de leur détention. Je reconnais bien que tout crime mérite châtement; mais il me semble que l'Etat ne doit pas se contenter de châtier le criminel; il lui doit plus que cela. Qu'il le mette à même de s'instruire comme les autres citoyens et de s'élever dans l'ordre moral. On pourrait consacrer plus de temps à cette œuvre; cela vaudrait mieux que de mettre la main-d'œuvre des prisons à concurrencer le travail libre.

C'est là une question qui relève plutôt du gouvernement fédéral que du gouvernement provincial, car nous avons sous nos soins un plus grand nombre de criminels, et des criminels plus endurcis. Il faudrait trouver quelque moyen de résoudre le problème. Les produits du travail de ces prisonniers pourraient être exportés à l'étranger; ce serait d'un grand avantage pour nos ouvriers canadiens et assurerait à leurs produits le monopole du marché canadien.

M. AYLESWORTH : Je ne vois pas qu'il y ait lieu de discuter la question générale d'opportunité. L'honorable député doit se rappeler que cette industrie du pénitencier n'a pas été établie par le gouvernement actuel, mais par son prédécesseur. Le même travail se poursuit dans la prison centrale à Toronto. Je ne connais pas d'industrie par laquelle on puisse tirer meilleur parti du travail des prisonniers, dans l'intérêt de la classe agricole que la confection de la ficelle d'engargement. Sans doute, on se trouve à concurrencer des fabriques particulières, mais elles ne sont pas très nombreuses dans le pays. Et il ne serait guère pratique de faire de nos prisons des lieux de récréation, où les détenus, au lieu de travailler, recevraient la pension gratuitement et seraient à même de faire de hautes études par-dessus le marché. Si nos pénitenciers étaient mis à ce régime, ce serait des endroits où les criminels chercheraient à se faire admettre, ce ne serait plus des pénitenciers.

M. FOSTER : Quelle est la valeur du travail des forçats en comparaison de celui d'ouvriers libres, au point de vue de la production de cette ficelle d'engargement ?

M. AYLESWORTH : Comme je l'ai dit, à ces prix, nous réalisons à peu près 31 cents par journée de prisonnier.

M. FOSTER : Le travail des forçats n'est pas aussi productif que celui des hommes libres ?

M. AYLESWORTH : Je ne puis que supposer qu'il est à peu près en proportion

de l'aptitude à gagner, et que le travail libre de même nature coûterait quatre ou cinq fois plus.

M. FOSTER : Mais sûrement le forçat fera plus que le cinquième du travail de l'ouvrier libre dans le même espace de temps.

M. SPROULE : En ce qui regarde la fabrication de la ficelle d'engerbage au pénitencier de Kingston, j'ai toujours pensé que ç'avait été là une initiative utile, et que les résultats seraient satisfaisants si l'affaire était conduite d'après les principes posés par l'ancien gouvernement. Je n'affirme pas que l'entreprise n'est pas conduite d'après ces principes ; mais nombre de gens sont d'avis, comme l'a déclaré l'honorable député de Grenville (M. Reid), qu'il a été conclu une entente entre le gouvernement fédéral et les autres fabricants en vue de l'établissement d'un prix uniforme. S'il pouvait être démontré que, dans aucun cas, cette ficelle n'est vendue à un prix exagéré, on ne trouverait pas à redire. Je n'attache pas la même importance que l'honorable député de Toronto (M. Macdonell) au principe que le travail des prisonniers ne devrait pas concurrencer celui des ouvriers libres ; car je ne vois pas ce que vous pourriez faire produire à vos prisonniers sans concurrencer quelque industrie libre. Le but qu'on avait en appliquant ces prisonniers à la confection de ficelle d'engerbage était de permettre aux cultivateurs de se procurer aux pénitenciers de la ficelle à des prix raisonnables, dans le cas où les fabriques libres se mettraient à exiger des prix trop élevés. Lorsqu'on autorisa la vente de cette ficelle des pénitenciers à un intermédiaire il fut stipulé, dans le contrat, que s'il arrivait à cet intermédiaire de revendre cette ficelle d'engerbage en s'attribuant un bénéfice de plus de 10 pour 100 sur son prix d'achat, alors les autorités du pénitencier seraient libres de vendre directement aux cultivateurs au chiffre de vente stipulé au contrat plus les 10 pour 100 de bénéfice. On ne considérerait pas que 10 pour 100 assurât un bénéfice trop élevé ; mais le Gouvernement actuel supprima cette stipulation ; il s'est mis à vendre la ficelle directement aux cultivateurs, mais en la leur faisant payer aussi cher que les autres fabricants ; et comme la ficelle dans ces conditions ne se vendait pas aussi vite qu'on s'y était attendu, il se trouvait en magasin, vers la fin de la saison, de grandes quantités que l'on cédait à bas prix, parfois pour la moitié du prix qu'on avait exigé des cultivateurs.

Le cultivateur n'aime pas à entendre dire qu'un tel ou un tel a pu se procurer de la ficelle à Kingston, vers la fin de la saison, moyennant 5 cents la livre, quand lui-même a dû payer 10 cents et 12 cents pris en gare de Kingston. Si le stock était manipulé de manière à maintenir le prix de vente à un chiffre raisonnable pour les cultivateurs, on ne se plaindrait pas ; mais le régime actuel

M. AYLESWORTH.

donne lieu à beaucoup de mécontentement dans tout le pays. Je ne suis pas prêt à l'affirmer catégoriquement,—mais j'ai entendu dire, et par des personnes à même de connaître ce qui en est, qu'on a intrigué et intrigué avec succès auprès du Gouvernement, dans le temps, pour que la ficelle d'engerbage fabriquée au pénitencier de Kingston ne fût pas vendue de manière à concurrencer les autres fabriques produisant le même article.

M. J. D. REID : Vous dites que 31 cents $\frac{1}{2}$ représentent le produit de la journée de travail d'un prisonnier ; c'est là la moyenne pour les derniers douze ans ; mais quelle est la moyenne pour ces deux années dernières ?

M. AYLESWORTH : Je n'en ai pas fait le calcul. Le chiffre que j'ai donné est pour la période entière durant laquelle se sont poursuivies les opérations.

M. J. D. REID : C'est très décevant ; nous devrions avoir le chiffre pour chacune des années.

M. AYLESWORTH : Je ne saurais donner les chiffres à un dixième près, mais j'arrive à le déterminer approximativement pour chacune des années, en prenant le prix de revient estimant le travail des forçats à 31 cents par jour, et en fixant le prix en conséquence ; de telle sorte que si nous vendions tout ce que nous fabriquons au prix ainsi fixé, nous retirerions exactement 30 cents par jour pour le travail du forçat.

M. J. D. REID : A mon avis, l'industrie devrait constituer un service à part et un état fourni à la Chambre montrant exactement dans quelle situation elle est.

M. AYLESWORTH : Je serais en mesure de fournir un tel état, mais je n'ai pas fait le calcul de la proportion pour cent que l'honorable député demande en vue d'établir le salaire moyen par jour. Je suis en état de dire combien nous avons dépensé durant l'exercice financier clos le 30 juin 1905, pour outillage, matière première, frais d'exploitation, salaires au taux de 30 cents par jour par forçat, ainsi que le chiffre des recettes totales.

M. J. D. REID : Tout cela ne me donnerait pas le renseignement que je cherche, ne ferait pas connaître la situation.

M. AYLESWORTH : Cela ferait connaître la situation.

M. J. D. REID : Ce que je veux savoir, c'est l'exact prix de revient de cet article. Si vous faites l'achat de nouvelles machines, il faudrait en porter le prix au compte de construction. Ce que nous voulons connaître, ce sont les bénéfices que rapporte cette industrie.

M. AYLESWORTH : Je pourrais donner ces chiffres, je pense, d'une manière absolue,

mais non pas proportionnellement. Dans le cours de l'exercice financier clos le 30 juin 1905 nous avons dépensé, pour matière première et frais d'exploitation, \$24,359.10 ; en salaires, \$1,500, et les recettes se sont élevées à \$33,711.66.

M. J. D. REID : Est-ce que cela comprenait le prix de nouvelles machines ?

M. AYLESWORTH : Pas que je sache. Cela donne sans doute, plus de 30 cents par jour pour la main-d'œuvre ; mais si vous calculez cette main-d'œuvre à 30 cents par jour, vous ajoutez au prix de revient \$2,086.50 et le reste représente les bénéfices réalisés, en tenant compte du stock en magasin au commencement et à la fin de l'année.

M. J. D. REID : Il reste \$5,000 ; de sorte que réellement votre moyenne est de beaucoup plus de 30 cents par jour ; elle est de 90 cents et 30 cents par jour, la main-d'œuvre vous a coûté \$2,086, et dans ce cas il vous resterait, dites-vous, \$7,852.56 de bénéfice. C'est-à-dire que, en réalité, c'est 90 cents par jour que vous avez retiré de chaque prisonnier. Si le ministre se contentait de 30 cents par jour, comme il veut le faire croire au public, il aurait pu vendre la ficelle d'engergage moyennant 1 cent ou 2 cents de moins la livre.

M. AYLESWORTH : L'excédent de recettes est de \$5,766.

M. J. D. REID : Oui, une fois que vous avez déduit les 30 cents par jour ; mais c'est réellement 90 cents par jour que vous obtenez, car la somme de \$7,852 représente l'excédent, si vous fixez le prix de la main-d'œuvre à 30 cents par jour. J'aimerais à m'assurer si le ministre ne réalise pas ces \$5,700 aux dépens du contribuable ?

M. AYLESWORTH : Il y a d'autres choses à prendre en considération ; il faut tenir compte de la dépréciation de l'outillage et de l'intérêt sur le capital.

M. J. D. REID : Je sais bien, mais le ministre, comme je l'ai dit auparavant, donnait à penser aux cultivateurs qu'il se contentait de demander 30 cents par jour pour la main-d'œuvre.

M. AYLESWORTH : C'est de cette manière que le calcul est fait.

M. J. D. REID : Mais non, puisque l'année dernière vous avez obtenu 90 cents par jour.

M. AYLESWORTH : C'est-à-dire, si vous supprimez les autres articles de dépense, qu'il faut faire entrer en ligne de compte.

M. J. D. REID : Mais vous n'avez jamais fait entrer ces dépenses en ligne de compte dans le cours des derniers onze ans ?

M. AYLESWORTH : Mais si.

M. J. D. REID : Et cependant, depuis onze ou douze ans, ce chiffre n'a été en moyenne que 31 cents par prisonnier, tandis que l'année dernière il s'est élevé à 90 cents. Cela ne fait que confirmer ma prétention que le prix de la ficelle d'engergage est trop élevé. La ficelle du pénitencier de Kingston devrait être vendue au prix coûtant, afin que les cultivateurs puissent en tirer profit. Mais si nous considérons les prix auxquels cet article se vend actuellement, il n'y a pas de doute que les cultivateurs paient des prix de coalition.

M. COCHRANE : Le ministre voudra-t-il dire combien il restait de ficelle d'engergage en magasin, l'année dernière, une fois les cultivateurs pourvus ?

M. AYLESWORTH : Nous avons en main, le 30 juin 1905, à la fin de l'exercice financier, 595,642 livres. Puis nous fabriquâmes du 1er juillet au 31 mai dernier 395,886 livres.

M. COCHRANE : A-t-il été vendu de la ficelle d'engergage à quelque intermédiaire en grande quantité, en vertu d'un marché ou par voie d'adjudication ?

M. AYLESWORTH : Non. Tout ce que nous en avons vendu a été vendu directement aux cultivateurs ; mais nous n'avons pu nous défaire de toute la quantité que nous avons en main.

M. J. D. REID : Le ministre voudra-t-il dire si l'honorable député de Grey-est (M. Sproule) est bien renseigné quand il affirme que la ficelle d'engergage qui se vend 10 cents $\frac{1}{2}$ la livre, dans le cours de la saison, est vendue à plus bas prix, une fois la saison terminée ?

M. AYLESWORTH : La ficelle qui reste en magasin est gardée jusqu'à la saison suivante et vendue alors au prix courant de la saison suivante.

M. SPROULE : Lorsqu'il est arrivé qu'on a vendu la ficelle à moitié prix, on a donné pour raison que la ficelle en vieillissant se desséchait et que le cultivateur ne la trouvait plus aussi bonne. Or, cette affirmation a été contredite à mainte et mainte reprise ; car tout cultivateur qui s'est servi de ficelle d'engergage sait fort bien qu'elle se conserve en bon état d'une année à l'autre. Mais lorsque les cultivateurs étaient appelés à payer la ficelle d'engergage 10 cents ou 12 cents $\frac{1}{2}$ la livre, et qu'on la vendait aux intermédiaires au prix de 5 cents la livre, c'était là la raison qu'on nous donnait. Aujourd'hui nous constatons que l'administration garde cette ficelle pour la vendre l'année suivante. Elle aurait dû commencer plus vite à le faire. Si elle l'avait offert à un prix raisonnable aux cultivateurs, il ne lui en serait pas resté des quantités sur les bras.

M. AYLESWORTH : Nous ne la conserverons pas toute d'une année à l'autre. Ain-

si, pendant les onze mois écoulés du 1er juillet au 31 mai dernier, nous avons converti 105,700 livres de ficelle en corde. En utilisant de cette manière une partie de la ficelle que nous devions garder, nous avons pu en disposer.

Certains députés perdent de vue la différence entre les cours du marché et nos prix, lorsqu'ils nous reprochent d'en exiger un prix trop élevé; c'est tout le contraire. Si vous faites la comparaison, le résultat est manifeste. J'ai cité les prix des fabriques de l'Est pour cet article livré en gare; ils sont plus élevés que les nôtres d'un quart de cent pour une quantité moindre qu'un wagon. Ainsi, en calculant 550 pieds à la livre, leur prix le plus bas est de 10 cents $\frac{3}{4}$, tandis que le nôtre est de 10 cents $\frac{1}{2}$, moins un demi-cent, à la tonne, ce qui fait une différence appréciable.

M. SPROULE: En ma qualité de cultivateur, je sais que depuis trois ans, j'ai pu entrer dans trois magasins de quincaillerie et chez deux marchands d'instruments aratoires et y acheter de la ficelle—soit 550 pieds de ficelle de chanvre de manille ou 550 pieds de ficelle mélangée ou 600 pieds—exactement au même prix exigé au pénitencier de Kingston pour la ficelle d'engerbage et, parfois, un peu meilleur marché.

Somme additionnelle requise pour la refonte des statuts, nonobstant toute disposition contraire de la loi du service civil, \$15,000.

M. MACDONELL: Quand le ministre espère-t-il que les statuts seront refondus et publiés? Il y a vingt ans qu'il n'y a pas eu de refonte.

M. AYLESWORTH: Nous espérons qu'ils paraîtront le 1er novembre avec les lois adoptées à la présente session.

M. FOSTER: Ces \$15,000 sont-ils destinés à en payer l'impression?

M. AYLESWORTH: Ce crédit se rapporte aussi à la refonte.

Administration centrale.—Ministère de la Justice—pour porter les appointements du sous-ministre de la Justice à \$6,000, nonobstant les dispositions de la loi sur le service civil, \$750; pour augmenter les appointements de F. H. Gisborne, \$200; J. E. Narraway, \$100; H. B. S. Lane, \$100 et R. H. Creighton, \$100, nonobstant les dispositions de la loi sur le service civil, \$375.

M. FOSTER: Pourquoi accorde-t-on ces augmentations inusitées?

M. AYLESWORTH: Chaque augmentation, prise à part, est loin d'être forte. Ceux qui font l'objet de ce crédit ont beaucoup d'expérience et de réputation dans leur profession et ils touchent des appointements relativement faibles. Il y a un grand nombre d'années qu'ils sont au service du département.

M. FOSTER: A quelles classes appartiennent-ils?

M. AYLESWORTH.

M. AYLESWORTH: M. Gisborne, premier commis, est un avocat de longue date. Il est au département depuis vingt-quatre ans. Il accomplit un travail très utile sous forme de consultations légales et autrement. Il n'a pas reçu d'augmentation spéciale depuis longtemps et il ne touchera que \$2,250, cette somme comprise. Il y a trente-deux ans que M. Leslie est fonctionnaire public et seize ans qu'il reçoit le maximum des appointements d'un commis de première classe. La nature de ses fonctions l'oblige à consacrer de longues heures au travail et, grâce à son long séjour au département, il est au courant des détails de la besogne. Avec cette augmentation, il ne touchera que \$2,000.

M. FOSTER: De quelle classe M. Narraway fait-il partie?

M. AYLESWORTH: M. Narraway est le comptable du département. Il y a dix-neuf ans qu'il est fonctionnaire public et cette augmentation portera ses appointements au maximum d'un commis de 1re classe, \$1,900.

M. FOSTER: Et M. Lane?

M. AYLESWORTH: Avec cette augmentation, M. Lane recevra \$1,750 et M. Creighton, \$1,600. Pendant la maladie de M. Hecker, comptable des pénitenciers, tous deux se sont acquittés de son travail tout en continuant à remplir leurs propres fonctions, et cela dure encore. On dit qu'ils sont très habiles et consciencieux et on a cru devoir récompenser le travail de surcroît dont ils s'acquittent.

M. FOSTER: M. Smith passe de la 3e classe à la 2e. Est-il rendu au sommet de la 3e classe?

M. AYLESWORTH: Il travaille dans le bureau des inspecteurs des pénitenciers depuis dix ans et demi. L'an dernier surtoit, il a rempli des fonctions comportant une plus grande responsabilité; aussi, on nous a priés de l'augmenter. Nous portons son salaire de \$900 à \$1,200.

Application de la loi concernant l'immigration chinoise, y compris la rétribution accordée aux employés des ministères du Commerce et des Douanes, \$3,000.

M. FOSTER: Combien de Chinois sont venus au Canada, l'an dernier?

Sir WILFRID LAURIER: Huit.

M. FOSTER: Ne trouvez-vous pas que cette somme est considérable?

Sir WILFRID LAURIER: Ma foi, pour huit Chinois elle est un peu élevée, mais nous n'en devons pas moins surveiller la frontière. L'honorable député sait que la loi sur l'immigration chinoise impose une capitation de \$500, et il nous faut veiller aussi attentivement que si les Chinois venaient au Canada en plus grand nombre. L'an dernier, il en est venu huit qui ont payé

la capitation. Mille environ en ont été dispensés, vu qu'ils l'avaient déjà acquittée autrefois. Plusieurs d'entre eux vont et viennent et nous devons être sur le qui-vive. De plus, nous avons à surveiller ceux qui transitent. En somme, je ne crois pas que la dépense soit très lourde.

M. FOSTER : Entre combien de fonctionnaires cette somme est-elle répartie ?

Sir WILFRID LAURIER : A Victoria : J. C. Newberry, contrôleur, \$400 ; H. E. Beckwith, douanier, \$200 ; L. Mong Kow, interprète, \$1,000 ; Mlle I. G. Pickard, sténographe, \$60 ; George Wynne, gardien, \$60. A Vancouver, J. M. Howell, contrôleur, \$400 ; F. Bowser, douanier, \$200 ; Yip On, interprète, \$800.

Agences commerciales, y compris les dépenses se rattachant à la négociation de traités ou à l'extension des relations commerciales et diverses autres dépenses pour annonces, impressions, etc., se rapportant à l'extension du commerce canadien, \$37,500.

Sir WILFRID LAURIER : Voici quelles ont été les dépenses, l'an dernier :

	Appointements- Dépenses éventuelles.	
Appointements et dépenses des diverses agences commerciales—		
J. S. Larke, Sydney, Australie.....	\$ 3,000 00	\$ 885 74
D. H. Ross, Melbourne, Australie.....	3,000 00	1,040 50
P. B. Ball, Birmingham, Ang.....	3,000 00	2,173 80
J. B. Jackson, Leeds et Hull.....	3,000 00	2,838 26
P. B. MacNamara, Manchester.....	3,000 00	1,246 89
W. A. MacKinnon, Bristol	3,000 00	2,319 21
A. P. A. Poindron, Paris, France.....	3,000 00	1,256 35
James G. Jardine, Le Cap Sud-Africain.....	1,750 00	834 66
Charles M. Kittson, Le Cap, Sud-Africain.....	919 35	1,084 25
A. Maclean, Yokohama, Japon.....	3,000 00	1,361 39
A. W. Donley, Mexico....	1,250 00	1,181 90
E. D. Arnaud, Chicago....	608 47	
C. E. Sontum, Christiania, Norvège.....	400 00	
G. E. Burke, Kingston, Jamaïque.....	500 00	
Edgar Tripp, Trinidad et Tobago.....	500 00	
S. L. Horsford, Saint-Christophe et les îles Vierges.....	250 00	
Robert Bryson, Antigua, Montserrat et la Dominique.....	250 00	
Agences commerciales, en général.....		5081 5
	\$30,504 82	\$17,159 53

M. FOSTER : Les dépenses éventuelles de M. Jackson ne sont-elles pas considérables ?

Sir WILFRID LAURIER : Le chiffre m'en a paru élevé, mais on m'a expliqué qu'il doit diriger les deux agences de Leeds et Hull.

M. FOSTER : M. Poindron est-il notre agent commercial à Paris ?

Sir WILFRID LAURIER : Oui.

M. FOSTER : A part l'agent d'immigration ?

M. R. L. BORDEN : A part M. Fabre.

M. FOSTER : M. Jardine n'est plus au Cap, n'est-ce pas.

Sir WILFRID LAURIER : Non ; il est décédé.

M. FOSTER : Qui le remplace ?

Sir WILFRID LAURIER : M. Kittson.

M. FOSTER : Avez-vous encore un agent de commerce à Chicago ?

Sir WILFRID LAURIER : Non. M. Arnaud a reçu l'ordre de se rendre à Terre-Neuve.

M. FOSTER : A-t-on décidé de ne pas avoir d'agent de commerce à Chicago ?

Sir WILFRID LAURIER : Oui.

M. FOSTER : Qu'est-ce que le premier ministre pense de notre agence au Mexique ?

Sir WILFRID LAURIER : Nos exportations sont assez satisfaisantes mais les importations laissent à désirer.

M. FOSTER : A-t-on établi une ligne de steamer ?

Sir WILFRID LAURIER : Oui, nous demandons l'ouverture d'un crédit pour la subventionner. Nos exportations augmentent, c'est certain.

M. KEMP : Avez-vous un agent de commerce à Chicago ?

Sir WILFRID LAURIER : Nous n'en avons pas actuellement.

M. KEMP : Alors, le Gouvernement n'est pas d'avis d'entretenir des agences commerciales aux Etats-Unis ?

Sir WILFRID LAURIER : Nous n'avons pas d'agent de commerce aux Etats-Unis, à l'heure qu'il est.

M. KEMP : Pourquoi a-t-on supprimé l'agence de Chicago ?

Sir WILFRID LAURIER : Il paraît que les résultats ne justifiaient pas la dépense.

Inspecteurs en chef, etc., pour l'application des lois sur l'inspection générale et sur les grains du Manitoba, \$52,500.

Sir WILFRID LAURIER : Ce crédit est fort important. Il est impossible de le diminuer ; au contraire, il faudra peut-être l'augmenter. Le prix d'inspection est de

40 cents par wagon, mais les wagons ont été considérablement agrandis et le prix est toujours le même. Le département s'est demandé s'il fallait l'augmenter, mais il a résolu de n'en rien faire.

M. FOSTER : N'entendez-vous pas équilibrer les recettes et les dépenses ?

Sir WILFRID LAURIER : La question offre des difficultés et jusqu'à présent le ministre n'a pas jugé bon de le faire. Je suis informé que le service est satisfaisant.

M. FOSTER : Un service comme celui-là devrait faire face à ses dépenses et il était compris qu'il en serait ainsi.

Sir WILFRID LAURIER : C'était entendu.

M. FOSTER : C'est le commerce, et non le pays, qui devrait supporter les frais de cette inspection.

Sir WILFRID LAURIER : Je le crois, mais les cultivateurs y seraient généralement opposés.

M. FOSTER : Ce ne sont pas les cultivateurs.

M. LAKE : Il doit y avoir quelque bâton dans les roues. On me dit que l'inspection, dans l'Ouest, couvre ses frais, mais que dans l'Est, il n'en est pas ainsi.

M. CAMPBELL : Autrefois, un wagon contenait 500 boisseaux, mais maintenant il en contient 1,000, l'honoraire d'inspection est encore de 40 cents. J'apprends que le Gouvernement nommera une commission pour s'enquérir de l'achat, de l'inspection, du pesage et de la manutention du grain dans l'Ouest, et que cette commission règlera probablement cette question. Si les recettes de l'inspection dans l'Ouest couvrent les dépenses, c'est que le grain de mouture destiné à l'Ontario est inspecté là, et que nous n'en avons pas crédit.

M. SAM. HUGHES : A la page Y—4 du rapport de l'auditeur général, je vois que A. A. Leach et M. Leach sont rétribués pour des travaux de sténographie. Sont-ils parents du sieur Leach, l'auteur des fines ratures à l'encre rouge ?

Sir WILFRID LAURIER : Il me serait difficile de le dire.

M. SAM. HUGHES : Est-ce que le premier ministre s'en enquerra ?

Sir WILFRID LAURIER : Je n'ai pas d'objection à m'en enquérir.

M. FOSTER : Le Gouvernement est vraiment trop naïf. Quand la capacité des wagons a été doublée, la chose du monde la plus aisée aurait été de doubler l'honoraire d'inspection, qui serait demeuré aussi raisonnable qu'auparavant.

Sir WILFRID LAURIER : Le mémoire que j'ai établi que, l'an dernier, à cause de

Sir WILFRID LAURIER.

la disproportion considérable entre les frais d'inspection comparés avec les recettes, il fut annoncé que la question serait prise en sérieuse considération, et l'on entra en communication avec M. Horn, l'inspecteur en chef à Winnipeg. M. Horn répondit, en septembre, qu'en prévision d'une moisson exceptionnellement abondante, et dans l'espérance que l'augmentation des dépenses serait moindre en proportion, il conseillait de retarder jusqu'à ce qu'il eût pu constater quel serait le déficit pour la moisson de 1905, alors qu'il serait temps de s'occuper de nouveau de la question, si c'était nécessaire. La question occupe maintenant l'attention du département. Les frais d'inspection sont demeurés stationnaires depuis plusieurs années, tandis que la capacité des wagons a doublé et triplé. Comme toute augmentation des frais d'inspection élèverait les prix courants du grain, le sujet mérite réflexion. Pour faire face aux dépenses, il faudrait augmenter l'honoraire d'inspection de moitié.

M. FOSTER : La capacité des wagons a été augmentée de 100 à 200 pour 100.

Sir WILFRID LAURIER : A première vue, il semblerait qu'il y eût beaucoup à dire en faveur de la prétention de mon honorable ami (M. Foster).

Mesurage et inspection du bois—appointements du surintendant, du teneur de livres, etc., \$4,575.

Sir WILFRID LAURIER : La charge de surintendant est vacante depuis quelques années et nous n'avons pas l'intention de la remplir.

M. FOSTER : Alors cet article devrait être retranché parce qu'il constitue une tentation.

Sir WILFRID LAURIER : Pour chasser la tentation, je propose de réduire cet article à \$1,900. Nous avons augmenté de \$200 les appointements de celui qui occupe cette charge. Ils étaient de \$1,000 ; ils seront dorénavant de \$1,200.

M. FOSTER : Qui avez-vous là ?

Sir WILFRID LAURIER : Voici le personnel : Thomas Harney, \$1,200, surintendant par intérim des inspecteurs-mesureurs ; G. Gallaher, \$750, préposé aux devis ; G. Bellerive, \$750, préposé aux devis ; J. M. Croteau, \$750, préposé aux devis ; Thomas McInenly, \$750, préposé aux devis ; Jos. Bergeron, \$700, inspecteur-mesureur ; Ant. Frederick, \$700, inspecteur-mesureur ; E. Kelly, \$700, inspecteur-mesureur ; D. McKendry, \$700, inspecteur-mesureur ; William McPeak, \$700, inspecteur-mesureur ; M. O'Brien, \$700, inspecteur-mesureur. Nous avons en outre dix-sept inspecteurs-mesureurs retraités à \$200 chacun.

M. FOSTER : Remplacez-vous ceux qui s'en vont ?

Sir WILFRID LAURIER : Nous n'avons pas fait de nomination depuis des années.

M. PERLEY : Je suppose que l'intention est de se débarrasser de ce bureau avant longtemps. Ce commerce de bois de construction se meurt comme nous le savons tous ; et quoique je ne veuille pas prendre sur moi d'abolir ces charges immédiatement, je crois qu'aucune nouvelle nomination ne devrait être faite. Par ce moyen dans quelques années la charge s'éteindra d'elle-même, le commerce diminuant tout le temps. De fait, cette charge pour le présent n'a trait qu'au mesurage du bois de construction, afin que les marchands de bois de l'Ontario et de la province de Québec puissent savoir quels droits d'exploitation ils ont à payer aux gouvernements provinciaux. Elle sert aussi à déterminer la quantité de bois qu'il y a dans un train. Comme ce commerce périclité, il s'éteindra de lui-même, et ce sera une bonne chose.

Sir WILFRID LAURIER : C'est à peu près ce que nous faisons. Le surintendant des inspecteurs-mesureurs est mort il y a une couple d'années et nous ne l'avons pas remplacé. Il n'est pas à ma connaissance que nous ayons fait une seule nomination durant les dix dernières années.

M. FOSTER : Quelles sont les recettes de ce service ?

Sir WILFRID LAURIER : \$8,218.

M. PERLEY : Abstraction faite des appointements du surintendant et des pensions de retraite, les recettes équilibrent à peu près les dépenses. Je pense que le Gouvernement a été sage en ne nommant pas de surintendant pour remplacer celui qui est décédé.

Paquebots entre la Grande-Bretagne et le Canada, \$225,000.

Sir WILFRID LAURIER : Nous avons fait une nouvelle convention avec la compagnie Allan, relativement à ce service. On en trouvera les conditions dans un Livre bleu publié il y a quelques semaines par le département du Commerce. Voici quelles sont les subventions :

a) Pour chaque voyage complet entre Liverpool et Rimouski ou Sydney-Nord, accompli à raison de dix-huit nœuds à l'heure, 2,500 louis sterling.

b) Pour chaque voyage complet entre Liverpool et Saint-Jean ou Halifax, accompli à raison de dix-huit nœuds à l'heure, 3,000 louis sterling.

c) Pour chaque voyage complet entre Liverpool et Rimouski ou Sydney-Nord, accompli à raison de dix-sept nœuds à l'heure, 2,000 louis sterling.

d) Pour chaque voyage complet entre Liverpool et Saint-Jean ou Halifax, accompli à raison de dix-sept nœuds à l'heure, 2,500 louis sterling.

e) Pour chaque voyage complet, accompli à raison de quinze nœuds à l'heure, 1,000 louis sterling.

Les steamers sont le "Victorian", le "Virginian", le "Tunisian" et un autre paquebot qui remplacera le "Bavarian" qui s'est échoué et a fait naufrage l'année dernière.

M. FOSTER : Est-ce que les nouveaux steamers du chemin de fer canadien du Pacifique participent à ces subventions ?

Sir WILFRID LAURIER : Oui. C'est-à-dire que la compagnie Allan a fait un arrangement avec la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique pour accomplir ce service et nous en avons un excellent maintenant.

M. KEMP : Pourquoi le Gouvernement n'a-t-il pas fait cet arrangement avec la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique directement, au lieu de le faire par l'entremise de la compagnie Allan ?

Sir WILFRID LAURIER : Il y avait une bonne raison pour ne pas faire d'arrangement avec la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique ; c'est que nous voulions faire passer ce service par le chemin de fer Intercolonial. Je crois qu'en somme notre politique est la meilleure, parce que la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique en est arrivée à une entente avec la compagnie Allan et l'arrangement conjoint nous a procuré un très bon service.

M. KEMP : Le Gouvernement, je suppose, connaît l'arrangement qui existe entre la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique et la compagnie Allan ?

Sir WILFRID LAURIER : Je ne sais pas que nous le connaissions.

M. KEMP : La compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique participe à ces subventions indirectement.

Sir WILFRID LAURIER : C'est ce que je crois.

M. FOSTER : Qu'est-ce qu'il y a de fondé dans la rumeur que quelque changement a été fait du port d'escale dans le nord de l'Irlande ?

Sir WILFRID LAURIER : Nous avons désiré supprimer le port d'escale. Les compagnies de steamships s'y opposent très sérieusement. Elles prétendent qu'il n'y a aucun avantage et que cela offrira beaucoup de danger et causera des retards ; mais jusqu'à présent nos efforts n'ont pas réussi. Mon honorable ami sait que le gouvernement britannique n'est pas encore décidé à abandonner ce port d'escale. Nous continuons nos négociations avec lui cependant, parce que nous croyons que les raisons de ne pas faire escale à Moville sont impérieuses. Mais, il y a ce que je puis appeler la raison sentimentale invoquée contre la suppression de ce port par les Irlandais, nationalistes et autres.

M. KEMP : Est-ce que les paquebots-poste naviguant entre New-York et la Grande-Bretagne reçoivent des subventions du gouvernement des Etats-Unis ou du gouvernement anglais ?

Sir WILFRID LAURIER : Je crois que la ligne Cunard reçoit une aide substantielle du gouvernement impérial, mais je n'en connais pas la nature. Je pense que le gouvernement américain n'y contribue pour rien.

M. KEMP : Quelques steamers ne reçoivent aucune prime du Gouvernement. La ligne "White Star", je suppose, transporte les dépêches à tant la tonne ?

Sir WILFRID LAURIER : Je le suppose.

M. KEMP : Payons-nous à la ligne Allan tant par tonne ou est-ce que la subvention couvre tout ?

Sir WILFRID LAURIER : Elle couvre tout.

M. KEMP : Sans tenir compte du nombre de tonnes d'objets de correspondance qu'elle peut transporter ?

Sir WILFRID LAURIER : Oui.

M. FOSTER : Si j'ai bien saisi sa pensée, mon très honorable ami a dit que le principal obstacle à la suppression du retard causé par la nécessité de faire escale à Moville est l'attitude des autorités anglaises.

Sir WILFRID LAURIER : Oui.

M. FOSTER : Quels sont les motifs de cette attitude ?

Sir WILFRID LAURIER : Elles disent que l'expédition du courrier est plus rapide par cette voie que par toute autre. Il y a quelques temps que je n'ai pas étudié la question, mais l'an dernier, lorsque je m'en suis occupé, cette explication ne m'a pas satisfait. J'ai cru que le gouvernement impérial pourrait prendre d'autres mesures. Un jour, elles ont une grande quantité de lettres et dépêches à expédier à la hâte vers tous les coins du monde, et elles prétendent gagner quelques heures de cette manière.

Service de bateaux à vapeur entre Saint-Jean et Digby, du 1er juillet 1906 au 31 mars 1907—\$9,375.

M. COPP : Avant de voter ce crédit, j'ai quelques mots à dire sur le sujet. Cette ligne de steamers est le chafnon qui relie l'ouest du Canada à la partie occidentale de la Nouvelle-Ecosse. On comprend donc facilement de quelle importance elle est aux yeux des 175,000 habitants établis dans l'ouest de cette province.

Afin de donner au comité une idée de la nature de ce service, j'entrerai dans quelques détails. Il y a six voyages par semaine pendant les mois de juin, juillet, août et septembre ; quatre voyages par semaine

en octobre, novembre, décembre, mars, avril et mai ; trois voyages par semaine en janvier et février. Pour ce service, nous payons une subvention annuelle de \$12,500. Je soutiens qu'en considération de ce paiement nous devrions avoir un service quotidien.

Voici une délibération demandant un meilleur service que la chambre de commerce a adoptée :

Cette chambre de commerce maintient l'attitude qu'elle a prise touchant l'opportunité d'obtenir un service quotidien de steamers entre le Nouveau-Brunswick et la Nouvelle-Ecosse, par la voie de Saint-Jean (N.-B.) à Digby; elle est d'avis que le prochain conseil d'administration soumette de nouveau cette question aux autorités fédérales en le priant d'établir le service sous le plus bref délai possible.

De plus, j'ai une communication de M. Schofield, président de la chambre de commerce de Saint-Jean (N.-B.), dont j'extrais le passage suivant :

Notre chambre de commerce et les citoyens en général n'ont rien négligé depuis quelques années pour obtenir un service quotidien, toute l'année durant, entre Digby et Saint-Jean (N.-B.).

Outre ces représentations, j'ai entre les mains une copie d'une pétition, adressée à l'honorable sir Richard Cartwright, dont j'ai déposé l'original au département :

A l'honorable sir Richard Cartwright,
Ministre du Commerce, à Ottawa.

Monsieur,—La pétition des soussignés, voyageurs de commerce pour les maisons mentionnées en regard de leurs signatures respectives désirent vous signaler respectueusement les grands inconvénients que leur cause et les pertes financières que fait subir à leurs maisons respectives et au public en général la manière dont la compagnie de chemin de fer Dominion Atlantic, que le gouvernement fédéral subventionne généreusement, fait le service par bateaux entre Saint-Jean (N.-B.) et Digby et entre Digby et Saint-Jean (N.-B.).

Cette compagnie reçoit du gouvernement fédéral une subvention annuelle de \$12,000 et, en considération de cette somme, le public devrait obtenir quelques avantages, tandis que cette compagnie ne lui en procure aucun. La compagnie, au lieu de faire ce service dans l'intérêt et pour l'utilité et l'avantage du public, n'a en vue que son intérêt et avantage et ne rend au public aucun service qu'elle ne lui rendrait pas en l'absence de toute subvention de la part de votre Gouvernement.

Le service actuel n'est rien autre chose qu'un service de bateaux taversiers entre Digby et Saint-Jean (N.-B.) et entre Saint-Jean (N.-B.) et Digby, maintenu dans l'intérêt de la ligne de chemin de fer de la compagnie sans tenir compte des exigences, des besoins, des demandes ou de l'intérêt public.

Vos requérants demandent respectueusement que des mesures immédiates soient prises, pour le plus grand bien de tout le Canada, attendu que ce service relie l'est et l'ouest du pays à la partie occidentale de la Nouvelle-Ecosse, afin de remédier à ce grief en obligeant la compagnie du chemin de fer Dominion-Atlantic à donner un service répondant aux exigences et

aux besoins du public, et, qu'en cas de refus, la subvention soit retranchée, comme étant un gaspillage des deniers publics.

Vos requérants font respectueusement observer que le service requis et dont le besoin se fait vivement sentir est un service quotidien entre Saint-Jean (N.-B.) et Digby et entre Digby et Saint-Jean (N.-B.). Ce service devant être entretenu par rapport à l'arrivée à Saint-Jean ou le départ de cette ville, tous les jours, des trains de l'Ouest du Pacifique-Canadien, a été jugé possible, praticable et susceptible d'exécution par vos requérants, après en avoir examiné soigneusement tous les détails.

Et vos requérants insistent de nouveau respectueusement pour que cette amélioration nécessaire ait lieu dans le plus bref délai possible, dans l'intérêt du commerce, des voyageurs, de la poste et du public en général.

Nous l'avons l'honneur d'être, monsieur,

Vos obéissants serviteurs,

Noms des voyageurs de commerce.

Maisons représentées.

John Leck,—H. Horton et Fils, à resp. lim., Saint-Jean.

Geo. W. Graham,—L. Higgins et Compagnie.
G. F. Helmer,—H. E. Bond et Compagnie, à resp. lim.

John G. Greer,—La compagnie Goldie et McCullough, à resp. lim.

C. W. Macdonald,—Friedman Frères.

H. L. Silver,—Copley, Noyes et Randall.

J. A. Macdonald,—Lui-même.

R. F. Merlin, Halifax

Lewis J. Hessilinn, Halifax.

E. G. Rowland,—Ganong Frères, St-Stephen.

Robt Hirsch,—J. Hirsch, Fils et Compagnie.

Byron N. Barns,—W. D. Stroud et Fils.

J. F. Fraser,—Davis et Fraser, Halifax.

Wm Jakeman,—Lui-même, Halifax.

W. L. Ogle,—Compagnie manufacturière de gutta-percha et de caoutchouc, Toronto.

L. E. Murray,—Lui-même.

John H. Tudor,—White Candy Company, à resp. lim., Saint-Jean.

H. J. McGrath,—Inspecteur des chemins de fer.

S. E. Vincent,—D. Magee et Fils, Saint-Jean.

A. G. Shoolbind,—McIntyre, Fils et Compagnie, à resp. lim.

R. M. Clarke,—Dominion Manufacturing Company.

Robt Brownlee,—J. Salmer et Fils, Montréal.

Samuel Harris,—Harris, Harkness et Compagnie.

A. G. Miller,—Kyle, Cheesbrough et Compagnie.

Ben Myers,—La compagnie américaine des tabacs du Canada, à resp. lim.

J. C. Watson,—Lewis Frères, à resp. lim., Montréal.

Jno. R. Weir,—J. H. Waldman et Compagnie.

W. A. Sinclair,—R. Herron et Compagnie.

Howard D. Scott,—A. Keith et Fils.

L. A. Wright,—Brock et Patterson, Saint-Jean.

L. R. MacLaren,—Hattie et Mylins, Halifax.

Charles R. Rogers,—Thos Robertson et Compagnie, à resp. lim.

C. H. Barbour,—Main, Bigars et Compagnie.

J. U. Ogilvy,—La compagnie manufacturière "Crescent", à resp. lim.

G. H. Ansley,—La compagnie des chaussures Slater.

Geo. Wilson,—La compagnie Gault Frères, à resp. lim.

James F. Bowden,—La compagnie impériale de vernis et de peintures, à resp. lim.

A. B. Cornish,—P. W. Ellis et Compagnie, à resp. lim.

John J. Duggan,—MM. Larvel et Compagnie, Montréal.

Alfred S. Walker,—J. et J. Taylor, Toronto, fabricants de coffres-forts.

T. R. Edwards,—La compagnie manufacturière Good.

Gus. Zryd,—Jones Frères et Compagnie, à resp. lim.

Henry G. Polson,—N. C. Polson et Compagnie, Kingston.

Wm White,—La compagnie Wm Davis.

J. R. LeBlanc,—La compagnie manufacturière Lang, Montréal.

W. A. Bridgen,—La compagnie des tabacs "Empire".

E. F. Greany,—E. F. Greany et Compagnie, Québec.

F. C. Smythe,—La compagnie W. R. Brock, à resp. lim.

F. S. White,—La compagnie manufacturière Davis.

F. J. Murphy,—La compagnie W. R. Brock, à resp. lim.

F. Merchant,—Tooke Frères, à resp. lim.

Frank B. Strut,—W. G. & R. Company, Berlin (Ont.).

W. H. Vaughan,—Willis, Wilson Company, Glasgow.

Geo. E. Macdonald,—La compagnie John McPherson, Hamilton.

J. A. Mitchell, V. Manhemer, Berlin.

P. Duffy,—La compagnie Flood, Saint-Jean.

James Goldie,—The Goldie Milling Company, Ayr (Ont.).

W. R. Orr Boire,—Lyman, Fils et Compagnie.

James Reid,—La compagnie des soies Corticelli, à resp. lim.

P. J. Bomisted,—Merchants' Dying and Furnishing Company, Toronto.

F. A. Ronnan,—F. A. Ronnan et Compagnie. Raymond Archibald,—La compagnie Sherwin, Williams.

Edwin Scholfield,—Alexander Gibb, Montréal.

W. H. Bowser,—Belding, Paul et Compagnie, à resp. lim., Montréal.

Archibald Parker,—Lui-même.

W. B. Murdock,—La compagnie manufacturière de fils métalliques "Dominion".

Geo. S. Polly,—La compagnie manufacturière de courroies D. R. MacLaren.

H. G. Weekes,—La compagnie des minoteries du Lac des Bois.

James A. Swan,—W. R. Weelster et Compagnie.

J. A. Wilson,—Tooke Frères, à resp. lim., Montréal.

C. Masters,—La compagnie Wells et Richardson, à resp. lim.

Thos Ellis,—Gérant de la Federal Life Company of Canada.

R. C. Lawrence,—Boulton, Waugh et Compagnie, à resp. lim.

Frank E. Greaney,—Waterbury et Rising.

P. I. Beaugie,—J. E. Rupert.

Wm Croft,—Wm Croft et Compagnie.

F. H. Keating,—La compagnie W. R. Frock, à resp. lim.

D. W. Ruddington,—W. F. Hatheway Company, à resp. lim.

Arthur J. Nesbitt.
 A. G. Golding.—Vassie et Compagnie, à resp. lim.
 W. A. Stewart.—Genin, Trudeau et Compagnie.
 L. W. Lebue.—The Lang Packing and Produce Company.
 C. B. Langley.—La compagnie canadienne de produits pharmaceutiques.
 W. E. Gladvish.—Rice, Johnston et Gladvish.
 E. M. Bancroft.—La compagnie des tabacs "Dominion".
 D. M. Doherty.—Baird et Ritus.
 J. McLeod.—La compagnie des machines à coudre Singer.
 Cal. Evans.—Robt C. Wilkins, Montréal.
 Louis J. B. Senez.—La compagnie Corona.
 G. A. Wilson.—La compagnie Gault Frères, à resp. lim.
 George S. Oxley.—La compagnie manufacturière Oxford, à resp. lim.
 I. B. Leblanc.—The London House Wholesale, à resp. lim.
 S. P. Clements.—Brant Milling Company, à resp. lim.
 C. F. Hickman.—A B. Brock et Compagnie.
 J. H. McAfee.—Mathers, Towers et Compagnie.
 Percy T. Strong.—La compagnie George E. Tuckett et Fils, à resp. lim.
 Harry A. Palmer.—Sanson Frères et Compagnie, à resp. lim.
 W. H. Middaugh.—La compagnie des tabacs "Empire", Halifax.
 D. Geo. Clark.—La compagnie manufacturière McClary, Saint-Jean.
 A. L. Harrington.—Brown et Webb, Halifax.
 W. L. Russell, Allis Chalmers et Bullock, à resp. lim.
 G. L. Davis.—John Tobin et Compagnie, Halifax.
 Geo. P. Trites.—T. B. Barker, jeune, Saint-Jean.
 C. G. Sowdon.—Thos Ogilvie et Fils, Toronto.
 Joseph Taylor.—Silkington Frères, à resp. lim., Montréal.
 W. B. Arthur.—Caverhill, Learmont et Compagnie, Montréal.
 G. F. A. Anderson.—T. S. Sims et Compagnie, à resp. lim.
 C. A. Scott.—W. F. Hathway Company, à resp. lim.
 H. A. Anderson.—J. et M. Murphy, Halifax.
 C. Sparkhall.—Flett, Lowndes et Compagnie, Toronto.
 G. W. Winters.—Maritime Hat Company, Truro.
 E. A. Saunders.—R. G. Dun et Compagnie.
 C. E. Main.—La compagnie manufacturière P. N. Hann, Moncton.

Vous admettez, monsieur le président, que ces commis voyageurs qui représentent les maisons de gros d'Ontario et de la province de Québec ou d'autres parties du Canada, doivent savoir ce qui est de l'intérêt du commerce de ce pays et que leurs représentations doivent avoir du poids aux yeux du ministre du Commerce. Cette compagnie n'entretient ce service de bateaux que depuis cinq ans environ. Auparavant, nous avions ce que nous appelions la "Bay of Fundy Steamship Co." Mais cette "Dominion Atlantic Railway Co." mit en service

M. COPP.

un autre bateau qui faisait deux voyages par jour au lieu d'un. Par ce moyen, elle réussit à supplanter l'autre; mais, du moment qu'elle eût obtenu ce résultat, elle revint à l'ancien système que nous avions auparavant, tout en recevant la même subvention. Si le trafic n'eût pas augmenté, je serais disposé à demander qu'on lui accorde une subvention plus considérable; mais depuis 1895, où elle réussit à supprimer la concurrence de la compagnie des steamers de la baie de Fundy entre Digby et Saint-Jean, son trafic a plus que doublé et sa subvention est restée la même. Pour montrer que son trafic a doublé, j'ai ici un état de la compagnie elle-même établissant le chiffre d'affaires qu'elle a fait l'an passé. Le nombre de passagers qu'elle a transportés a été de 24,145, et le nombre de tonnes de fret de 19,486. Il n'y a pas d'autre moyen d'en arriver à une estimation de l'augmentation des affaires que d'établir le montant payé pour le quaiage à Digby des marchandises qui y ont été débarquées. En 1896, elle a payé des droits de quaiage de \$1,516 sur les marchandises déchargées à ce quai. L'an dernier, elle a payé \$3,250, ou plus de deux fois le montant payé en 1896.

M. FOSTER : Y a-t-il aucun changement dans les droits du quaiage ?

M. COPP : Pas du tout, le taux est exactement le même qu'auparavant. Ce que nous demandons maintenant, c'est un service quotidien en attendant un bien meilleur service.

M. FOSTER : Dans la saison d'été ?

M. COPP : Tout le long de l'année. Pourquoi n'aurions-nous pas un service quotidien. Supposé que vous retiendriez les gens de l'est de la Nouvelle-Ecosse à Moncton de minuit, le lundi, jusqu'à 8 heures, le mardi matin, ou supposé qu'un homme venant de la Nouvelle-Ecosse fut retenu à Moncton de 6 heures, le lundi, jusqu'à 6 heures, le mardi, combien de temps la population intéressée tolérerait-elle un pareil état de choses ? C'est ce que fait ce service.

M. CAMPBELL : Combien faut-il de temps pour traverser ?

M. COPP : Deux heures. Une personne quittant Montréal pour Digby, Shelbourne, Queen, Lunenburg ou Annapolis, arrive à Saint-Jean, N.B., à midi et doit attendre là jusqu'au matin suivant à 8 heures pour se rendre à destination. Si elle vient de l'ouest de la Nouvelle-Ecosse elle arrive à Saint-Jean, N.-B., à six heures, cinq minutes après le départ du train, et elle est forcée de rester là toute la nuit et tout le jour pour prendre le train de Montréal. Je prétends que la pétition présentée par ces voyageurs de commerce représentant ces importantes maisons est juste, lorsqu'elle demande qu'un raccourci soit établi entre ce bateau et les trains venant de l'Ouest ou y allant. Mais, com-

me mesure préliminaire seulement, je demande seulement, à l'heure qu'il est, que ce crédit soit modifié et que cette compagnie soit forcée de donner un service quotidien durant toute l'année. Je dis qu'elle reçoit assez d'argent pour le faire et je le prouverai. Le service a été établi peu après la confédération et nous avons toujours payé \$12,500. A cette époque, le bateau était la propriété d'une compagnie privée dont les bateaux se rendaient à Annapolis et qui recevait \$12,500. La distance parcourue par ce bateau était beaucoup plus grande que celle d'à présent, parce que les bateaux ne se rendent qu'à Digby, et le taux reçu par mille, c'est-à-dire pour soixante-dix à quatre-vingts milles, était d'environ 54 cents du mille. Aujourd'hui, le bateau qui fait des voyages supplémentaires, mais ne parcourt pas la même distance, reçoit environ 65 cents, sans compter que le transport des passagers et des marchandises a presque doublé depuis 1896. C'est pourquoi je soutiens qu'elle n'a pas de titre à une augmentation de la subvention, mais qu'elle devait fournir un service quotidien, vu qu'elle reçoit de ce gouvernement une subvention suffisante.

J'espérais avoir fait partager mes sentiments au ministre du Commerce, et l'avoir convaincu que j'avais le bon droit de mon côté, comme je sais que je l'ai, et comme l'admettront, je pense, tous les députés qui sont au fait des circonstances. Le ministre m'a informé que cet article serait amendé par l'addition du mot "quotidien". L'a-t-il fait, oui ou non, je ne le sais pas; mais je propose maintenant que le mot "quotidien" soit inclus dans cet article.

Sir WILFRID LAURIER : Malheureusement, je ne suis pas en position de donner aucune réponse soit affirmative, soit négative à mon honorable ami. Cette matière, je le sais, a occupé l'attention quelque temps, mais je n'ai reçu aucune instruction quant à ce qu'il convient de faire à ce sujet, et je demanderai que l'article soit réservé.

(L'article est réservé.)

M. COPP : Je serais bien aise de voir ici les députés de Saint-Jean, N.-B., parce que je suis certain qu'ils appuieraient ma requête.

Steamers entre Saint-Jean (N.-B.) et Halifax, ou l'un de ces deux ports, et les Antilles et l'Amérique du Sud, \$60,525.

M. PERLEY : Je voudrais savoir si le département a des chiffres à montrer pour prouver que ces subventions sont de l'intérêt du pays. Je veux parler des lignes telles que celle des Antilles, la ligne du sud de l'Afrique et la ligne du Mexique. Les taux de fret pour ces pays sont-ils réduits en proportion de ces subventions, et le trafic a-t-il augmenté ?

Sir WILFRID LAURIER : Je sais une chose, c'est que la population des provinces

maritimes passe pour être sage. La question a été étudiée par le ministère et par le Gouvernement, et nous avons reçu d'Halifax et de Saint-Jean (N.-B.) des informations nous indiquant qu'au point de vue du trafic, il fallait absolument accorder ces subventions. Ces entreprises devaient être renouvelées il y a un an ou deux, et c'est alors que le Gouvernement a étudié cette question sur tous ses aspects afin de constater s'il était opportun ou non de continuer l'octroi de cette subvention. Les représentations que nous avons reçues de Saint-Jean (N.-B.) et d'Halifax étaient de telle nature que nous avons cru devoir adopter la première alternative.

M. PERLEY : Je n'entendais pas faire allusion à cette subvention en particulier; j'ai voulu parler des gratifications accordées en général aux compagnies de navigation étrangères. Si je ne me trompe, nous reconnaissons tous qu'on doit accorder des subventions destinées à favoriser la création et l'entretien d'un service convenable de transatlantiques avec la Grande-Bretagne. Mais je demandais si tout l'argent que nous dépensons pour aider les compagnies dont les navires font le service soit entre notre pays et le Sud-Africain, soit entre le Canada et le Mexique, ou l'Australie ou la Nouvelle-Zélande, nous rapporte des bénéfices appréciables. Si ces subventions étaient accordées par une compagnie particulière, celle-ci présenterait des états démontrant si oui ou non elle retire des avantages proportionnés aux gratifications qu'elle accorde. Le département pourrait obtenir des états semblables; nous jugerions alors si nous avons raison d'accorder ces subventions et si l'intérêt public exige que ces services soient continués.

Sir WILFRID LAURIER : Je vais prendre l'une après l'autre les différentes subventions mentionnées. La première se rapporte au service des navires entre le Canada et le Sud-Africain. Il y a environ deux ans que cette gratification est accordée. D'après les renseignements qu'on m'a fournis, je dois dire que les résultats sont très encourageants. Notre commerce avec l'Afrique australe augmente tous les jours et, à chaque voyage, les navires transportent des cargaisons de plus en plus considérables de nos différents produits. Le seul inconvénient, c'est que nous n'avons pas de cargaisons de retour du Sud-Africain.

La subvention accordée à la ligne de steamers entre le Canada et le Mexique date d'une année simplement, et les renseignements qu'on m'a fournis sont tout aussi favorables, car le commerce augmente et les steamers sont chargés à leur pleine capacité à chaque voyage.

M. FOSTER : Et au retour ?

Sir WILFRID LAURIER : Nous n'avons dans ce cas-ci encore de cargaisons de retour.

Depuis plusieurs années, le Gouvernement accorde une subvention à la ligne de steamers qui fait le service entre notre pays et la Nouvelle-Zélande. Il ne s'agit donc pas d'une innovation et je n'ai pas besoin de fournir à mon honorable ami des détails ou des chiffres sur ce point. Il est une chose que, je regrette de le dire, je ne puis saisir complètement. Je me demande s'il serait bien sage de discontinuer nos trois services du Pacifique, celui de la Chine, celui de l'Australie et celui de la Nouvelle-Zélande. Pour ma part, j'estime que nous regretterions plus tard l'abolition de ces services, si on l'opérait. Le commerce de l'Orient est incontestablement le commerce de l'avenir et c'est ce que nous continuerons à constater de jour en jour de plus en plus. Nous n'avons pas été, d'abord, favorisés sous ce rapport, mais je crois que grâce au nouveau traité de commerce que nous avons conclu avec le Japon, notre commerce avec ce pays va se développer dans des proportions considérables.

En passant, je rappellerai que l'honorable député de Toronto-nord (M. Foster) a demandé, il y a quelque temps, pourquoi ce traité avec le Japon n'était pas en vigueur. Nous avons reçu, l'autre jour, un câblagramme nous annonçant que le traité n'avait pas encore été ratifié par le gouvernement du Mikado à cause, supposait-on, d'une erreur commise dans la traduction, mais qu'il serait confirmé immédiatement.

Je crois que l'honorable député d'Argenteuil (M. Pérley) reconnaîtra que ces trois services, bien que quelques-uns d'entre eux n'aient pas donné des résultats tout à fait encourageants jusqu'à présent, pourront avant longtemps développer considérablement notre commerce. Le service qui semble être le moins avantageux est celui de l'Australie qui n'a pas obtenu un grand succès, loin de là, mais je suis certain que, grâce aux nouvelles lignes de steamers que nous avons sur l'Atlantique entre la Grande-Bretagne et le Canada, ainsi qu'à l'excellent service sur lequel nous pouvons compter sur le Pacifique, le transport des passagers de l'Orient s'opérera par ces lignes. En temps utile, ces services pourront remplacer la route du canal de Suez pour la raison bien simple qu'ils seront faits par des navires mieux aménagés et plus rapides, ce qui abrégera la durée des traversées.

M. PERLEY : Je voterais en faveur de cette subvention si j'étais certain qu'elle aurait pour effet d'augmenter notre commerce. On m'a dit que les expéditeurs canadiens devaient payer pour le transport de leurs marchandises par ces navires qui se rendent aux Indes occidentales, des taux plus élevés que ceux exigés des expéditeurs américains. J'aimerais savoir si nous retirons réellement des bénéfices de ce service, si ce dernier a pour but de nous aider à nouer des relations commerciales plus suivies et si l'on obtient

Sir WILFRID LAURIER.

des taux de transport moins élevés que ceux qu'il nous faudrait acquitter si ces subventions n'étaient pas accordées. Je ne mettrais pas en doute l'opportunité d'accorder ces subventions si nos expéditeurs jouissaient de ces avantages ou si ce service devait nous aider à développer notre commerce.

Sir WILFRID LAURIER : Voici les renseignements qu'on vient de me communiquer : il y a eu vingt-six voyages aller et retour en 1905—année du calendrier—et la subvention que nous discutons maintenant était alors accordée. La distance entre les points extrêmes a été de 2,800 milles ; le nombre total de milles parcourus pendant cette année s'est élevé à 147,614. Le nombre de passagers transportés vers le sud a été de 2,129, tandis qu'on a compté 3,290 passagers ayant pris la direction du nord. Le poids des marchandises transportées vers le sud, au cours de la même année, représente 45,550 tonnes, alors qu'on compte 53,291 tonnes comme représentant le poids des articles expédiés vers le nord ; cela représente en tout 98,841 tonnes. Je comprends que les taux de transport sont les mêmes que ceux exigés pour les marchandises expédiées de New-York.

Service de navires entre Victoria et San-Francisco, \$3,750.

M. FOSTER : Voici un service qui ne nous rapporte absolument rien.

Sir WILFRID LAURIER : Si l'honorable député disait cela à Victoria, la réception qu'on lui ferait serait loin d'être sympathique.

M. FOSTER : On a reconnu depuis longtemps que ce service est inutile.

Sir WILFRID LAURIER : Même si ce service était absolument inutile, nous serions obligés de l'entretenir d'après une disposition péremptoire contenue dans la loi établissant la confédération.

M. FOSTER : On pourrait aisément éluder cette disposition en usant d'un peu de diplomatie.

Sir WILFRID LAURIER : Avec le gouvernement de la Colombie-Anglaise ?

M. FOSTER : Non, avec les compagnies de navigation elles-mêmes.

Communication à la vapeur durant la saison de 1906, c'est-à-dire depuis l'ouverture jusqu'à la clôture de la navigation, entre la terre ferme et les îles de la Madeleine, \$15,000.

M. FOSTER : Quel est le navire qui fait ce service maintenant ?

M. LEMIEUX : L' "Amelia", un très bon steamer.

Communication à la vapeur du 1er juillet 1906 entre Québec et le Bassin de Gaspé, avec escale aux ports intermédiaires, \$6,375.

M. FOSTER : Quel est le navire qui fait ce service ?

M. LEMIEUX : Le "Gaspesian". Ce navire a éprouvé un accident, l'autre jour, mais on m'informe, aujourd'hui, qu'il va reprendre son service immédiatement.

Service direct à la vapeur, mensuel, entre le Canada et le Sud-Africain, \$109,500.

M. J. D. REID : Qui a obtenu cette subvention ?

Sir WILFRID LAURIER : Les compagnies Elder-Dempster et Furness-Whity. Je comprends que notre commerce avec le Sud-Africain augmente, que ces steamers ont des cargaisons d'exportation assez considérables, mais que le chiffre des articles qu'ils nous rapportent est peu élevé.

M. FOSTER : Je remarque que le total des marchandises transportées au cours de 1905—année du calendrier—représente, pour treize voyages, 819 tonnes d'articles importés et 53,000 tonnes d'articles exportés. Le trafic ne représente presque rien. Le très honorable premier ministre sait-il s'il y a au département un registre indiquant combien de tous ces articles transportés sont de provenance canadienne, et combien ont été expédiés des Etats-Unis ?

Sir WILFRID LAURIER : Je comprends que ce sont presque tous des produits canadiens.

M. KEMP : Quelle est la durée de ce marché avec ces compagnies ?

Sir WILFRID LAURIER : De cinq ans, à compter de 1902.

M. J. D. REID : Y a-t-il au département un état indiquant la quantité des articles canadiens transportés ?

Sir WILFRID LAURIER : Je le crois, mais je n'ai pas ces chiffres-là sous la main.

Service à la vapeur durant la saison de 1906, entre Sydney (C.-B.), et la baie Saint-Laurent, avec escale aux ports intermédiaires, \$1,500.

M. FOSTER : Les navires font-ils les voyages qu'on est en droit d'attendre d'eux ?

Sir WILFRID LAURIER : Oui.

Service à la vapeur entre la baie Sainte-Catherine et Tadoussac durant l'hiver de 1906-07, \$2,500.

M. SPROULE : Il y a ici une augmentation de \$500 sur le crédit de l'an dernier.

Sir WILFRID LAURIER : Ce service est fait par MM. Fry Frères, de Québec; ils ont refusé positivement de le continuer si nous ne leur accordions cette augmentation de \$500. Le service établit des communications avec cette partie du pays qui se trouve plus bas que la rivière Saguenay. Je crois que nous ne payons pas trop cher.

Service de steamers entre le Canada et le Mexique, \$75,000.

M. SPROULE : Qu'a rapporté ce service ?

Sir WILFRID LAURIER : Je crois que l'expérience tentée a été très satisfaisante.

M. SPROULE : Avez-vous un état quelconque de la quantité de marchandises transportées à l'aller et au retour ?

Sir WILFRID LAURIER : Ainsi que je l'ai déjà dit, nos débuts ont été couronnés de succès en ce qui concerne notre commerce d'exportation, mais nous n'avons pas de retour. Le nombre des passagers transportés a été, vers le sud, 92 ; vers le nord, 19, soit en tout, 111. On a transporté au sud 8,816 tonnes de marchandises ; vers le nord, 3,852 tonnes. Ce service ne date que depuis un an, si je ne me trompe. Vous avez payé \$100,000 pour le transport de 12,000 tonnes de marchandises.

Si WILFRID LAURIER : Oui, l'an dernier. Les chiffres que j'ai cités ne représentent que le volume du transport au cours de six mois.

M. SPROULE : Oui, mais, en réalité, on n'a transporté que 12,000 tonnes de marchandises en dix voyages.

Sir WILFRID LAURIER : En six voyages, car on ne fait qu'un voyage par mois.

M. SPROULE : Cela représente une moyenne de \$10,000 pour l'année.

Service de steamers entre Annapolis et Londres ou Hull (Angleterre), \$5,000.

M. FOSTER : Où en est-on rendu avec ce service ? Il s'agit surtout du transport des fruits et des pommes, n'est-ce pas ?

Sir WILFRID LAURIER : L'an dernier, nous n'avons pas été obligés de payer cette subvention à cause de la disette de pommes.

Service à la vapeur entre Saint-Jean (N.-B.) et les ports du bassin de Cumberland, \$2,250.

M. FOSTER : Ce service n'a pas été fait du tout. Pourquoi alors conserver ce crédit dans le budget ?

Sir WILFRID LAURIER : Ce service n'a pas été fait l'an dernier, sans doute, mais je comprends que, cette année, la compagnie va mettre un navire sur cette ligne afin d'établir ce service.

Service à la vapeur entre Port-Essington (C.-A.), et les îles de la Reine-Charlotte, pour l'exercice de 1906-07, \$450.

Sir WILFRID LAURIER propose :

Que cet item soit modifié en ajoutant après les mots "Port-Essington" les mots "ou Port-Simpson".

C'est un service de peu d'importance. Il établit seulement des communications entre cette partie de la côte et les îles de la Reine-Charlotte.

(La motion est adoptée.)

Service à la vapeur sur la rivière Petitcodiac entre Moncton et les ports intermédiaires, et un port ou des ports sur la côte occidentale du

comté de Cumberland, dans la province de la Nouvelle-Ecosse, \$1,500.

M. FOSTER : Il me semble que c'est prendre un peu trop de galon en ce qui concerne les subventions fédérales, que d'entreprendre une chose semblable. Il y a, à propos de ce crédit, la remarque bien significative que le département n'a pas perçu, et pour cause, de statistiques se rapportant à ce service. Nous allons bientôt avoir des services de bateaux subventionnés par l'Etat partout où l'on pourra trouver deux pieds d'eau.

Sir WILFRID LAURIER : J'avoue qu'on devrait au moins fournir des statistiques.

M. FOSTER : Le bateau qui fait ce service s'appelle le "Wilfrid", et je suppose que cela aboutit ceux à qui il appartient.

Sir WILFRID LAURIER : Dans ce cas, nous pouvons nous dispenser des statistiques.

Service à la vapeur entre Newcastle, Neguac et Escuminac, avec escale aux ports intermédiaires sur la rivière et la baie de Miramichi, \$1,125.

M. FOSTER : Qu'est-ce que cela peut bien être, je me le demande ?

M. SPROULE : Ces services ont coûté, l'an dernier, \$1,144, et nous n'avons obtenu aucun renseignement nous indiquant si cette subvention avait été gagnée ou si le trafic s'était développé. A cette dernière phase de la session, il semblerait peu sage de retarder l'expédition des travaux de la Chambre, mais nous devrions certainement obtenir des renseignements sur les bénéfices que nous retirons de cette subvention.

Sir WILFRID LAURIER : Ces renseignements sont contenus dans le Livre bleu.

M. FOSTER : Oui, et le Livre bleu fait voir que le navire qui fait ce service n'a transporté que 260 tonnes de marchandises durant toute la saison. C'est un service pour rire, mais il fallait accorder, d'une façon ou d'une autre, une subvention à la compagnie qui fait ce service ; elle n'a pas à se plaindre de ce qu'on lui accorde.

Sir WILFRID LAURIER : Dans un grand nombre de ces localités des Provinces maritimes, il n'y a pas assez de trafic pour encourager les particuliers à établir des communications par bateau à vapeur ; il faut donc que le Gouvernement aide ceux qui se risquent à établir ce service.

M. FOSTER : Le gouvernement provincial devrait faire quelque chose en ce sens.

Somme additionnelle requise pour le service entre le Canada et l'Australie, pour l'année 1905-6, \$16,975.43.

Sir WILFRID LAURIER : Cette subvention a été augmentée, l'année précédente, et ce crédit est destiné à couvrir l'écart ainsi créé.

Sir WILFRID LAURIER.

M. FOSTER : A-t-on accordé une subvention plus considérable pour le même nombre de voyages ?

Sir WILFRID LAURIER : Oui.

Somme additionnelle requise pour un voyage du "Yoruba" de Montréal, etc., en juin 1905, à la Havane, relativement au service entre le Canada et le Mexique—le voyage n'a pas été continué jusqu'aux ports mexicains, \$2,500.

Sir WILFRID LAURIER : Ce steamer a fait un voyage avant que le contrat fût signé, et comme l'auditeur général n'a pas voulu payer ce montant, nous devons faire voter ce crédit.

M. FOSTER : Le "Yoruba" ne s'est pas rendu au Mexique ?

Sir WILFRID LAURIER : Non, seulement à la Havane.

M. FOSTER : L'entreprise ne comprend pas de voyages à la Havane ; le département semble avoir payé une somme qui n'était pas due en vertu du contrat.

Crédit supplémentaire aux agences commerciales, y compris les dépenses se rattachant à la négociation des traités, ou à l'extension des relations commerciales, ou à diverses annonces et impressions, ou à d'autres dépenses se rapportant à l'extension du commerce canadien, \$7,500.

M. SPROULE : Le Gouvernement a-t-il pris des mesures quelconques au sujet de l'extension des traités pendant l'exercice courant ?

Sir WILFRID LAURIER : Non.

Pour encourager les communications à la vapeur avec l'île Pelée, \$1,500.

M. FOSTER : Quel est l'objet de ce crédit ?

Sir WILFRID LAURIER : L'automne dernier, la population de l'île Pelée fut privée de communications avec la terre ferme. On lui proposait des communications par Détroit avec Windsor et les autres ports canadiens, mais cette promesse ne pouvait être remplie. Nous accordons cette subvention pour aider à l'établissement des communications entre cette île et la terre ferme canadienne.

M. PATERSON : Les habitants ont insisté fortement pour avoir les services d'un steamer américain, mais nous avons dû rejeter leurs demandes, voulant faire observer dans toute leur rigueur les lois relatives à la navigation.

M. SPROULE : N'existait-il pas des communications régulières quelconques avant cela ?

M. PATERSON : Les navires canadiens avaient l'habitude de fournir ces communications. Les habitants de l'île pouvaient retenir les services de bateaux américains. Ils ont été peinés de voir que nous nous montrions si rigides quant à l'observance

des lois relatives à la navigation ; nous avons cru opportun d'accorder cette subvention afin de permettre à un navire canadien de transporter à cette île les produits canadiens.

Pour communication par bateau à vapeur entre Québec et l'île d'Orléans durant la période qui s'écoule entre la clôture de la navigation en automne et l'établissement par la gelée d'un pont de glace entre l'île et la terre ferme, aussi depuis a débâcle jusqu'à la reprise de la navigation régulière au printemps, \$500.

Sir WILFRID LAURIER : C'est un nouveau crédit. Au printemps et à l'automne, quand les communications sur la glace sont interrompues, la population de l'île se trouve privée du courrier plusieurs semaines durant ; nous avons accordé ce faible montant pour lui permettre d'établir des communications par steamer.

Pour favoriser les communications directes par steamers entre le Canada et Terre-Neuve, \$20,000.

M. FIELDING : On espère que le service entre North-Sydney et Terre-Neuve sera amélioré. A l'heure qu'il est, ce service est tri-hebdomadaire et nous offrons cette augmentation de subvention dans le but d'obtenir des voyages plus fréquents. Nous ne nous sommes entendus ni sur l'entreprise même, ni sur les détails de celle-ci, mais on espère obtenir un service quotidien. Je crois que les honorables députés reconnaîtront qu'il est désirable que nous développiions notre commerce avec Terre-Neuve, et c'est pour cela que nous avons augmenté cette subvention.

M. FOSTER : Entre quels points se fera ce service ?

M. FIELDING : Entre North-Sydney et Port-au-Basque.

M. FOSTER : Le gouvernement de Terre-Neuve contribue-t-il quelque chose pour ce service ?

M. FIELDING : Je crois que Terre-Neuve contribue un certain montant pour le service tel qu'il existe aujourd'hui, mais je ne sais pas qu'elle ait augmenté cette subvention.

M. FOSTER : Qu'est-ce que cela vous rapportera ?

M. FIELDING : Un plus grand nombre de voyages par semaine.

M. FOSTER : Par combien de steamers ?

M. FIELDING : A l'heure qu'il est, le "Bruce" fait trois voyages par semaine. Nous espérons obtenir un autre navire, ce qui nous donnerait un service quotidien.

M. FOSTER : Est-ce que la compagnie Reid, qui possède le chemin de fer Terre-Neuve, fournit une certaine somme pour ce service ?

M. FIELDING : Non. Elle possède de plus cette ligne de steamers. Bien qu'il n'y ait pas eu de contrat, on s'attend à ce que la compagnie Reid ajoute un autre steamer à ce service.

M. FOSTER : Et vous le payerez pour cela ?

M. FIELDING : Oui.

M. FOSTER : L'honorable ministre des Finances croit-il qu'il se trouve dans la Nouvelle-Ecosse un endroit quelconque où il y a de l'eau qui n'ait pas sa petite subvention pour le service d'un bateau ?

M. FIELDING : Je l'ignore, mais je serais excessivement heureux si mon honorable ami voulait m'en désigner un parce que je considérerais de mon devoir de m'occuper immédiatement de cet endroit-là.

Appointements de M. René Wiallard, secrétaire particulier, à titre de commis de première classe, à compter du 1er juillet 1906 jusqu'au 31 mars 1907, \$1,125.

M. FOSTER : Quel emploi remplit-il maintenant ?

M. BRODEUR : Il est commis de première classe dans le département. D'après un crédit voté il y a quelque temps, nous l'avons appelé du ministère du Revenu de l'intérieur au département de la Marine et des Pêcheries. Cela date du mois de février. Il était mon secrétaire particulier quand j'étais ministre du Revenu de l'intérieur.

M. FOSTER : Et il va remplir auprès de vous la même fonction, maintenant ?

M. BRODEUR : Oui.

M. SPROULE : Quel sera le total de ses appointements d'après ce crédit ?

M. BRODEUR : \$1,500 par année.

M. FOSTER : Et \$600 en sa qualité de secrétaire particulier ?

M. BRODEUR : Je lui accorde \$400.

M. SPROULE : Depuis combien de temps fait-il partie du service ?

M. BRODEUR : Il a été quelque temps mon secrétaire particulier à la Chambre des communes, puis au ministère du Revenu de l'intérieur.

Crédit supplémentaire pour l'achèvement et la mise en service d'un steamer brise-glace additionnel dans le bas du Saint-Laurent et dans le détroit de Northumberland, \$75,000.

M. BRODEUR : L'entreprise de la construction de ce brise-glace a été adjudgée à MM. Vickers, Sons & Maxim, pour 44,260 louis sterling.

M. FOSTER : Vous avez déjà un brise-glace dans cette partie du golfe.

M. BRODEUR : Nous avons le "Minto" et le "Montcalm" dans le Saint-Laurent.

Ce brise-glace servira à tenir le chenal libre en bas de Québec. On espère l'employer dans le détroit de Northumberland en hiver, ou bien nous enverrons à cet endroit le "Montcalm", si le premier bateau n'est pas assez fort.

M. SPROULE : Y a-t-il un crédit pour un brise-glace sur les Grands lacs ?

M. BRODEUR : Non, nous n'avons pas de brise-glace sur les grands lacs, mais cette question est à l'étude. Dans le budget supplémentaire je demande une certaine somme en vue de faire exécuter des travaux pour tenir libres le port de Fort-William et le chenal de la baie Georgienne. Les membres de la Halle au blé de Winnipeg et ceux des chambres de commerce de Fort-William, de Port-Arthur et de Midland nous ont demandé de tenir le chenal ouvert jusqu'à la fin de l'automne. Nous demandons \$10,000 dans le but de tenir le chenal libre de glaces à l'automne et aussi au printemps, mais ces travaux nous coûteraient peut-être moins cher si nous avions un brise-glace.

M. SPROULE : Je partage cet avis, mais un seul brise-glace ne suffira pas pour ces différents ports. Si nous avions un brise-glace à Port-Arthur, il faudrait le laisser à cet endroit la plupart du temps ; dans ce cas-là, il deviendrait nécessaire d'avoir des brise-glaces à d'autres ports de la baie Georgienne, au Sault Sainte-Marie, à Midland, à Collingwood et à Owen-Sound. Le port de Meaford est généralement libre de glaces jusqu'à la fin de l'automne, mais celui d'Owen-Sound gèle plus tôt. J'ai soulevé cette question à différentes reprises depuis quatre ou cinq ans, et j'ai toujours obtenu des prédécesseurs de l'honorable ministre la même réponse, mais rien n'a été fait. Il me semble que l'importance du trafic de cette route et son rapide développement demandent qu'on fasse quelques efforts pour tenir ces ports ouverts un peu plus tard qu'ils ne le sont aujourd'hui. Au reste, cela serait facile à faire.

M. BRODEUR : Cet état de choses ne peut être comparé à celui qui existe dans le Saint-Laurent. Dans ce dernier cas, un seul brise-glace pourrait faire tout le travail, tandis que sur les grands lacs il nous faudrait un brise-glace à Fort-William, un autre à Port-Arthur, un autre à la baie Georgienne, enfin un quatrième, peut-être, au Sault Sainte-Marie. Il nous faudra probablement au moins trois brise-glaces pour faire ce travail ; c'est là une entreprise considérable.

M. SPROULE : Combien coûtent ces bateaux ?

M. BRODEUR : Celui que nous faisons construire nous coûte \$25,000, non compris l'aménagement. Le "Montcalm" coûte beaucoup plus cher, mais sur les grands lacs, nous n'avons pas besoin d'un navire aussi

M. BRODEUR.

puissant. Il y a un an, on a construit un brise-glace à Fort-William. Ce vaisseau a fait de la bonne besogne, le printemps dernier. Nous l'avions loué. La dépense sera probablement moins forte qu'elle ne l'a été l'année précédente à cause de l'emploi de ces brise-glaces.

M. SPROULE : A qui appartient ce bateau dont vous avez parlé ?

M. BRODEUR : Je l'ignore.

M. SPROULE : S'agit-il du petit brise-glace qu'il y avait à Port-Arthur ?

M. BRODEUR : Non, de celui qui se trouvait à Fort-William.

Crédit supplémentaire pour nouveaux dragueurs pour le chenal des navires sur le Saint-Laurent en bas de Québec, \$150,000.

M. BRODEUR : Ce crédit suffira pour le tout. Il sera consacré à payer une partie du coût du dragueur que nous faisons actuellement construire à nos chantiers de Sorel. Ce bateau a été commencé l'an dernier, et M. Desbarats, l'ingénieur surintendant, nous fait rapport qu'il sera terminé le 1er mai. Ce dragueur nous coûtera \$350,000.

M. URIAH WILSON : Ces travaux ont-ils toujours été du ressort du ministère de la Marine et des Pêcheries ?

M. BRODEUR : Non, il y a deux ou trois ans, c'était le département des Travaux Publics qui les faisait exécuter.

M. URIAH WILSON : Il vaudrait mieux qu'il en fût encore ainsi ; nous n'aurions pas deux ministères chargés de l'exécution des travaux publics.

M. BRODEUR : Le chenal du Saint-Laurent a été mis sous la direction du ministère de la Marine et des Pêcheries, parce que la plupart des travaux qu'on y exécute sont des ouvrages de dragage et d'éclairage.

M. URIAH WILSON : Pourquoi le ministère des Travaux Publics ne serait-il pas chargé de la construction des dragueurs ?

M. BRODEUR : Nous avons un chantier où nous réparons tous nos dragueurs.

M. URIAH WILSON : Et ce chantier est sous la direction de votre département ?

M. BRODEUR : Oui. Il y a deux ans, il était sous la direction du ministère des Travaux publics ; mais on l'a mis sous celle de département de la Marine en même temps que tout ce qui se rapporte au chenal du Saint-Laurent.

M. URIAH WILSON : Il me semble que le ministère des Travaux publics est plus en mesure de faire exécuter ces travaux que ne l'est le département de la Marine. D'après ce système, nous devons avoir deux personnels différents, l'un chargé de l'exécution d'une partie des travaux, et le second

devant exécuter l'autre partie des ouvrages. On devrait revenir à l'ancien système. Mais la grande difficulté, c'est que vous soumettez ces crédits si tard, qu'il nous est impossible de les discuter à fond.

Crédit supplémentaire pour quais permanents dans le lac Saint-Pierre et autres endroits dans le chenal des vaisseaux sur le fleuve Saint-Laurent, \$130,000.

M. BRODEUR : Ce crédit est destiné à la construction de quais dans le lac Saint-Pierre. Le département a décidé, l'an dernier, de construire quelques-uns de ces quais permanents dans ce lac. D'abord nous n'avions que des bouées à cet endroit, ce qui n'était pas satisfaisant, surtout à la fin de l'automne, parce que nous étions obligés d'enlever ces bouées de bonne heure, ce qui abrégait la saison de navigation. A la demande des expéditeurs, nous avons cru à propos de construire ces quais permanents.

M. URIAH WILSON : Est-ce là encore un de ces ouvrages dont était chargé auparavant le ministre des Travaux publics ?

M. BRODEUR : D'après un décret ministériel adopté il y a environ deux ans, tout le chenal des navires du Saint-Laurent a été mis sous la direction du ministère de la Marine.

Crédit supplémentaire pour le fonctionnement du dragueur "Galveston" dans le chenal des navires en bas de Québec, \$50,000.

M. BRODEUR : Le "Galveston" commencera son travail dès la semaine prochaine.

Service des phares et service côtier—montant additionnel requis pour l'établissement de stations de télégraphie Marconi entre le cap Race et le cap Ray, \$20,000.

M. SPROULE : Le système Marconi a-t-il obtenu du succès ?

M. BRODEUR : J'ai reçu ce matin une lettre de M. Allan, président de la fédération des expéditeurs; il se trouvait à bord d'un navire passant dans le détroit de Belle-Isle et il me raconte ce qui est arrivé à propos du système Marconi. En arrivant à Belle-Isle, le navire fut enveloppé par une brume épaisse.

Ce steamer qui était muni d'un appareil Marconi réussit à communiquer avec la station que nous avons près de Belle-Isle. On informa le capitaine qu'un des phares avait été déplacé quelque peu, et qu'il pouvait continuer sa route, parce qu'au sud il n'y avait pas de brume du tout. Le navire continua sa marche et il atteignit le détroit qu'il traversa assez facilement, grâce aux renseignements que le capitaine avait obtenus par le système Marconi.

Plus loin on constata, ainsi qu'on en avait été informé, qu'il n'y avait pas de brume au sud. Le renseignement fourni sur le déplacement du phare a probablement évité un

accident. C'est là un cas qui démontre jusqu'à l'évidence que ce système a été très utile à la navigation.

M. SPROULE : A quelle distance le message a-t-il été reçu ?

M. BRODEUR : Les messages sont reçus jusqu'à une distance de 200 milles.

M. SAM. HUGHES : Presque tous les navires sont munis d'appareils pour communiquer à de courtes distances.

M. SPROULE : Oui, mais ils ne peuvent recevoir de messages.

M. SAM. HUGHES : Tous les navires peuvent communiquer avec la terre ferme à toute heure du jour.

M. SPROULE : Une personne qui a fait la traversée de l'Atlantique m'informe que cela est absolument inexact. Les navires qui se rendent de Boston à New-York annoncent qu'ils peuvent communiquer avec la terre ferme à toute heure du jour, mais cela leur est impossible, à moins qu'ils ne se trouvent à une distance raisonnable qu'ils ne peuvent dépasser. Il est autre chose aussi : si l'on veut envoyer des messages dans une certaine direction, il est très difficile d'en expédier dans la direction opposée.

M. SAM. HUGHES : J'ai traversé l'océan, à bord du "Tunisian" et tous les jours, excepté un seul, nous avons eu communication avec la terre ferme. A mon retour, à bord du "Carmania" un bulletin était publié tous les jours nous communiquant toutes les nouvelles aussi exactement que nous aurions pu les connaître, si nous avions été sur terre.

M. SPROULE : Une personne qui est revenue d'Europe, la semaine dernière, m'a dit que cela n'était pas.

M. SAM. HUGHES : Cette personne-là ne savait pas ce qu'elle disait.

M. BRODEUR : Ce n'est pas là ce qu'on nous a dit. L'autre jour, le "Lady Laurier" se trouvait à 200 milles du littoral; or, il était important de communiquer avec ce navire, car on voulait lui donner l'ordre de revenir. Un marconigramme fut envoyé; il parvint au navire en temps voulu, et le "Lady Laurier" revint au port. Il me fera certainement plaisir de communiquer à mon honorable ami la lettre que j'ai reçue ce matin de M. Allan, racontant ce qui s'est passé, l'autre jour, dans le détroit de Belle-Isle, et signalant la grande importance des renseignements fournis dans cette circonstance. Si l'équipage n'eût pas su qu'un phare avait été déplacé, un accident sérieux se serait peut être produit; il faut aussi tenir compte de l'importance du navire à bord duquel se trouvait M. Allan.

M. SAM. HUGHES : Quelques navires ont installé une batterie ne permettant de

communiqué qu'à 200 milles, mais les plus importants sont munis d'appareils qui peuvent les tenir en communication avec la terre ferme, alors même qu'ils se trouveraient au milieu de leur course, sur l'Atlantique.

M. SPROULE : Tous les ans, nous payons des sommes énormes pour ce système, et nous n'avons jamais pu obtenir un rapport intelligent sur ce qu'il nous a rapporté en retour. Je crois qu'il est généralement admis que ces appareils peuvent fonctionner avec succès à de courtes distances, à 100 ou à 200 milles.

M. BRODEUR : A des distances plus considérables. Je pourrais citer un autre cas. Il y a quelque temps, quand l'"Empress of Britain", le premier navire de la nouvelle ligne, a fait son premier voyage, j'ai eu l'occasion de communiquer du cap Race avec sir Thomas Shaughnessy, à une distance de 400 ou de 500 milles environ. Nous avons maintenant sept ou huit stations.

M. SPROULE : Quel est le champ de vos batteries ?

M. BRODEUR : Environ 200 milles. Je crois que chaque station nous coûte \$2,500 par année, et on expédie en outre nos messages.

M. SPROULE : Ces messages peuvent-ils être envoyés avec succès à travers l'océan, de deux directions différentes, et les vaisseaux en mer peuvent-ils envoyer et recevoir des messages ?

M. BRODEUR : Oui.

M. SPROULE : Où trouve-t-on ces renseignements ?

M. BRODEUR : Dans le rapport du ministre. Mon honorable ami constatera que le travail de ces stations a été amélioré sensiblement.

M. FOWLER : Les renseignements que j'ai sur la station de Glace-Bay indiquent qu'on n'a pas toujours pu entretenir des communications suivies avec la station établie en face. Mais on construit à ce dernier endroit une station munie d'un appareil puissant et quand l'installation sera terminée, on espère pouvoir se tenir en communication suivie avec la station de Glace-Bay.

Pêcheries—crédit supplémentaire pour la construction d'un steamer pour le service sur le lac Winnipeg, \$12,000.

M. FOSTER : Quel est le nom de votre inspecteur au lac Winnipeg ?

M. BRODEUR : Je crois que c'est M. Young. Il a la direction d'un steamer servant à des fins de pisciculture et au service des bouées.

M. FOSTER : De qui a-t-il nolisé ce vaisseau ?

M. SAM. HUGHES.

M. BRODEUR : D'un nommé Robinson, je crois.

M. FOWLER : S'agit-il des lacs qu'on a loués \$10 par année ?

M. BRODEUR : Non, le lac Winnipeg est ouvert à tout le monde. Il s'agit de lacs qu'on a loués et qui se trouvent bien éloignés dans le nord.

M. FOSTER : Quel pouvoir le ministre a-t-il donné à cet inspecteur quant au louage de ce bateau ?

M. BRODEUR : J'ai ici un rapport de M. Cunningham disant que, l'an dernier, un marché avait été conclu avec le capitaine Robinson, de Selkirk. D'après cette entente, le steamer "Rocket" fut employé pour protéger les pêcheries et l'on paya à M. Robinson \$7,500, la saison terminée. Cette année, M. Cunningham nous dit qu'on réaliserait une économie en nolisant un bateau pour la saison actuelle, et en en construisant un autre plus tard pour notre propre usage sur ce lac. Cette année, nous affrétons un bateau dont j'ignore le nom, de même que je ne connais pas le montant du loyer que nous paierons.

M. FOSTER : L'honorable ministre pourrait, peut-être, nous fournir ces renseignements demain matin.

M. BRODEUR : Oui.

M. J. D. REID : Quels sont le tonnage, la grandeur et la valeur du "Rocket."

M. BRODEUR : Je l'ignore.

M. J. D. REID : Est-ce le département qui payait l'équipage, le combustible, etc. ?

M. BRODEUR : Oui, en nolisant ce bateau, nous avons dû payer l'équipage.

M. J. D. REID : Pas nécessairement, car on peut louer un navire tout en obligeant le propriétaire à payer le coût d'exploitation.

M. BRODEUR : J'aurai ce renseignement.

M. SPROULE : Je vois que vous avez un item relatif aux établissements de pisciculture sur les Grands lacs. L'honorable ministre peut-il nous indiquer les endroits où il installera ces établissements ?

M. BRODEUR : Je suppose que mon honorable ami ne s'opposera pas à ce crédit.

M. SPROULE : Non, car j'ai attendu assez longtemps pour avoir un des ces établissements à l'endroit où le besoin s'en fait le plus sentir et qui convient le mieux. Depuis plusieurs années, le Gouvernement m'a fait des promesses, mais c'est tout.

M. BRODEUR : Je crois pouvoir, dans quelques jours, fournir le renseignement demandé. M. Cunningham qui est chargé de cette division du service a reçu instruction de se rendre sur les lieux et de faire un rapport basé sur ses observations.

M. SPROULE : Ce sera après la prorogation ?

M. BRODEUR : Oui.

M. SPROULE : Ces renseignements auront alors beaucoup de valeur pour nous !

(Il est fait rapport des crédits adoptés.)

M. FIELDING propose que la séance soit levée.

M. FOSTER : Quel est le programme pour demain ?

M. FIELDING : Nous étudierons les bills inscrits au feuillet, puis nous continuerons l'examen du budget. Les items de ce dernier sont tous mêlés maintenant. Nous pouvons discuter n'importe quel crédit, car il ne s'agit plus du budget spécial d'un département. Nous examinerons les crédits relatifs à la législation.

M. FOSTER : Quand l'honorable ministre croit-il que la prorogation aura lieu ?

M. FIELDING : Cela dépend tellement de ce qui se passe au Sénat, qu'il est difficile de répondre d'une façon positive ; je comprends, toutefois, que le bill le plus important que la Chambre Haute ait à étudier, a été lu pour la deuxième fois, ce soir.

M. FOSTER : L'oraison de cet après-midi est-elle terminée ?

M. FIELDING : Je n'en ai pas entendu parler.

(La motion est adoptée, et la séance est levée à onze heures cinquante minutes du soir.)

CHAMBRE DES COMMUNES.

Mardi, 10 juillet 1906.

EXPLICATIONS SUR UN FAIT PERSONNEL.

M. EDMOND PROULX (Prescott) : Monsieur l'Orateur, avant de passer à l'ordre du jour, je soulève la question de privilège. Je voudrais corriger une erreur qui s'est glissée dans l'inscription d'un vote vendredi dernier. Une proposition de l'honorable chef de l'opposition (M. R. L. Borden) a été mise aux voix et mon vote n'a pas été enregistré ni aux procès-verbaux ni au "Hansard". Je me rappelle très bien avoir été ici et avoir enregistré mon vote contre la proposition. Mon nom figure dans deux autres votes, l'un la motion de l'honorable député de Labelle (M. Bourassa), l'autre, la motion de l'honorable député de Jacques-Cartier (M. Monk). J'ai également donné mon vote sur la motion du chef de l'opposition et il n'a pas été enregistré.

M. H. H. MILLER (Grey-sud) : J'appelle l'attention sur l'état du vote sur la motion

de l'honorable député de Labelle (M. Bourassa) vendredi dernier. Le résultat paraît être fidèle dans les procès-verbaux, mais il est inexact, pour ce qui me concerne, dans le "Hansard". Je n'étais pas à Ottawa à ce moment. Je suppose que c'est le vote de l'honorable député de Dorchester (M. Morin) qui a été placé en regard de mon nom. Je désire que l'erreur soit corrigée et je suppose que les moyens voulus seront pris pour faire la correction dans le révisé du "Hansard". Je suis certain que l'honorable député de Dorchester est aussi intéressé que moi à ce que l'erreur soit rectifiée.

ADOPTION DU BILL CONCERNANT LE TITRE DE L'OR ET DE L'ARGENT.

La Chambre en comité sur le projet de loi (n° 211), déposé par M. Fielding, concernant la vente et la marque des objets d'or et d'argent.

L'honorable W. S. FIELDING (ministre des Finances) : Ce bill qui est d'un caractère technique dans ses détails sera compris et apprécié dans ses dispositions générales. La mesure a pour objet d'empêcher la marque frauduleuse des objets d'or, d'argent et plaqués. Les comités chargés de s'enquérir des faits, particulièrement le comité du Sénat, ont découvert qu'il se commet maintenant de graves abus dans le commerce de la bijouterie par la marque frauduleuse, que des objets sont marqués à un titre élevé d'or fin qui ne contiennent en réalité qu'une mince proportion de ce métal et qui sont par conséquent de valeur inférieure à leur titre. Les comités ont aussi découvert qu'il se vend avec garantie de longue durée, vingt ans même, des ouvrages plaqués dont la feuille d'or est trop mince pour répondre à la garantie. Par conséquent la garantie est frauduleuse. L'objet du projet de loi est d'assurer le contrôle honnête. La marque n'est pas obligatoire, mais quiconque décide de marquer sa marchandise, doit le faire avec honnêteté ; il doit indiquer la nature véritable de l'ouvrage. La mesure a pris origine dans un comité de l'association des manufacturiers, qui nous l'a soumise. J'ajouterai que bien qu'elle émane des fabricants, elle a reçu l'approbation cordiale du commerce de la bijouterie en général, à quelques exceptions près, si je ne me trompe.

Il peut y avoir différence d'opinion sur des points secondaires, mais en substance la mesure a reçu l'approbation en sa forme actuelle non seulement des fabricants mais des importateurs et des marchands. Le projet de loi a été soumis en premier lieu au Sénat et le comité des banques et du commerce du Sénat a tenu une séance à laquelle les intéressés pour ou contre la mesure ont donné leur opinion. La mesure est presque semblable aux mesures du même genre dans les autres pays. On en a critiqué la forme et les détails, mais elle a été sou-

mise au greffier en loi du Sénat qui l'a façonnée pour la rendre acceptable. Je crois qu'on en a fait disparaître certains inconvénients dont on a parlé, et que dans l'état où le Sénat nous la transmet elle est très acceptable au commerce en général.

M. STOCKTON : Quels sont ces changements ?

M. FIELDING : La Chambre basse n'a rien changé à cette mesure. Je crois savoir cependant que sa rédaction laissait à désirer ; on l'a corrigée pour en simplifier les termes. Telle que modifiée elle a l'approbation des fabricants et des importateurs. Malgré notre conviction que la mesure était agréable à tous les intéressés et que le comité du Sénat avait fait une enquête approfondie, nous avons jugé à propos de la soumettre au comité des banques et du commerce de la Chambre des communes, afin de donner une autre occasion aux intéressés de la critiquer. Bien qu'avis en ait été donné en bonne et due forme, personne ne s'est présenté pour la combattre, mais plusieurs personnes représentant les fabricants et les bijoutiers sont venus l'approuver. Nous avons reçu une couple de lettres de critique, mais en somme je puis dire avec assez d'assurance que la mesure rencontre l'approbation du commerce. L'intention est de la mettre en vigueur dans un seullement, afin que les personnes qui ont importé des marchandises qui tombent sous son application aient le temps d'en disposer.

M. FOSTER : J'approuve entièrement l'esprit de cette loi. Autant que j'ai pu m'en rendre compte par l'étude du sujet ou par mes conversations avec des personnes renseignées, je crois qu'elle est très à propos. J'ai reçu des lettres particulières, comme sans doute en a reçues l'honorable ministre des Finances (M. Fielding), critiquant certains points peu importants de la mesure ; mais puisque le ministre nous assure que la loi ne sera pas mise en vigueur avant un an, alors la question est simplifiée. Malgré sa rédaction technique, je me sens disposé à laisser passer le projet de loi dans la forme où le comité des banques et du commerce l'a adopté. Il sera imprimé et distribué, et au cours de l'année le commerce pourra l'étudier ; puis s'il y a lieu de le modifier, nous le ferons à la prochaine session.

M. FIELDING : C'est exactement la position que le comité des banques et du commerce a prise : qu'il était impossible de discuter comme une mesure ordinaire un projet de loi si technique dans ses détails. Mais avec l'assurance que la mesure est approuvée par les intéressés, sujette à quelques légères différences, nous avons pensé que nous l'adopterions pour faire l'expérience, quitte à modifier les quelques points contestés si cette expérience prouve qu'ils prêtent à objection.

M. SPROULE : On me dit que le comité des banques et du commerce lui a consacré

M. FIELDING.

bien peu d'attention. La mesure peut être très agréable aux fabricants et aux détaillants, mais elle peut ne pas l'être autant au public acheteur. Il me semble donc qu'elle devrait être sérieusement étudiée avant d'être adoptée.

M. KEMP : Je crois que nous pouvons en toute sûreté adopter ce projet de loi, dont l'objet est de protéger les intérêts du consommateur, du public autant que ceux des bijoutiers et des fabricants. Je vais citer un incident qui s'est produit au comité des banques et du commerce. On a fait voir une boîte de montre que le détaillant garantit pour 20 ans. On assure et je crois que c'est la vérité, que 200,000 boîtes de ce genre ont été vendues aux cultivateurs du Canada et qu'elles ne durent pas trois ans, parce que le plaqué d'or sera usé dans trois ans. Plusieurs autres exemples ont été cités devant le comité du Sénat, qui a fait une minutieuse enquête. Nous sommes reconnaissants au Sénat, pour l'intérêt particulier qu'il a porté à cette question. Ce qui me surprend, c'est que nous n'avons jamais introduit une loi comme celle-là dans nos statuts. C'est une des questions les plus pratiques que nous ayons été invités à étudier. Je suis en faveur de l'adoption du projet de loi tel qu'il est, et comme il a été dit, si dans un an certaines modifications s'imposent, il sera temps de les faire ; mais je suis d'avis que la mesure est très convenable et qu'elle recevra l'approbation de tous.

M. BRISTOL : Je crois que la mesure est dans l'intérêt public et qu'elle devrait recevoir notre approbation.

M. SPROULE : On me dit que cette mesure a été étudiée il y a quelque temps devant la Chambre, en comité. Apparemment, elle nous est soumise pour la première fois comme projet de loi émanant du Sénat.

M. FIELDING : Non, la mesure nous a été soumise il y a quelque temps. Le Gouvernement en fut saisi à un moment où il était très occupé, et nous avons cru que c'était là un sujet relevant du Sénat. L'honorable secrétaire d'Etat s'en est chargé ; il lui a consacré une attention toute spéciale et l'a étudiée à fond. Elle nous fut envoyée comme mesure du Sénat, mais, par précaution, j'ai proposé de la renvoyer au comité des banques et du commerce des communes, afin de permettre à ses adversaires d'exposer leurs griefs. Ayant été adoptée par ce comité, la voici maintenant devant la Chambre en comité, comme toute autre mesure venant du Sénat.

M. SPROULE : Je crains que nous ne donnions pas suffisamment d'attention à une mesure de très haute importance.

M. FIELDING : Si le comité des banques et du commerce des communes semble ne l'avoir pas suffisamment étudiée, c'est qu'il était si convaincu de l'utilité du projet de loi et si certain que le comité du Sénat

lui avait consacré toute l'attention voulue qu'il a trouvé oiseuse plus ample considération. L'honorable député se place au point de vue du consommateur; j'ai la conviction que la mesure est dans l'intérêt des acheteurs de bijouterie, car c'est une variété d'articles avec lesquels il est facile de tromper presque tout le monde, et si jamais projet de loi a protégé le public, celui-ci est certainement dans l'intérêt des acheteurs de bijouterie.

M. SPROULE : Ce à quoi je m'oppose, c'est la discussion de mesures de cette importance dans les derniers jours d'une session, quand les deux tiers peut-être des députés sont partis et que nous les adoptions pour la forme, sans même prendre le temps de les lire. Je crois que le principe est dangereux.

M. FIELDING : Cette mesure est devant le Parlement depuis longtemps et devant la Chambre des communes depuis plusieurs semaines. Elle n'a pas été soumise à la fin mais au commencement de la session, et les députés ont eu amplement l'occasion de l'étudier dans les différentes phases qu'elle a traversées.

M. HENDERSON : Je partage ici beaucoup l'avis de l'honorable député de Greyest (M. Sproule). Mais en même temps je crois que nous sommes justifiables de nous en rapporter à la bonne foi de ceux qui nous présentent cette mesure. Le Gouvernement l'a soigneusement étudiée, et, à mon sens, elle est dans l'intérêt public. Le fabricant et le marchand peuvent prendre soin de leurs propres intérêts; mais à l'avenir le public saura que quand un article ne porte pas son titre, il est de qualité inférieure, et il ne s'en laissera pas aussi facilement imposer. Le projet de loi est d'un caractère si technique que tout le temps que nous pourrions consacrer à le discuter n'y changerait rien, et j'accepte le principe général qu'il renferme, notamment la protection du consommateur.

M. SPROULE : Le Sénat l'a adopté le 21 juin, il y a de cela dix-huit jours. Il est sans doute d'un caractère technique, mais cela ne nous soustrait pas à la nécessité de l'étudier soigneusement. Nous devons l'étudier à la lumière de nos propres connaissances et cela sous tous les côtés possibles.

M. FIELDING : Ce projet de loi est devant le Parlement depuis très longtemps et devant les communes depuis trois semaines. L'on ne peut guère dire d'une mesure qui a passé par ses différentes phases au Sénat pendant trois mois et qui nous est soumise depuis trois semaines, qu'elle a été présentée à la fin de la session.

(Il est fait rapport du projet de loi, qui est lu la 3e fois et adopté.)

AJOURNEMENT DE LA DISCUSSION D'UN BILL RELATIF AUX PENSIONS DES MEMBRES DU CONSEIL PRIVE.

L'honorable W. S. FIELDING (ministre des Finances) propose la 2e lecture d'un projet de loi (n° 220), à l'effet d'abroger la loi créant des pensions pour certains membres du conseil privé.

M. FOSTER : Avant que le projet de loi soit lu la deuxième fois, je désire faire quelques observations par voie de recommandations. Je regrette que l'honorable chef de l'opposition soit absent aujourd'hui. Il a été forcé de prendre congé, et il ne sera ici que ce soir. Il serait peut-être à propos d'ajourner la discussion jusqu'à son retour, mais si le Gouvernement désire la continuer, il en est bien libre. Dans l'affirmative, je ferai les quelques remarques que j'ai à faire.

M. FIELDING : Nous nous rendons au désir exprimé par l'honorable député, et nous ajournerons le débat à plus tard.

M. FOSTER propose l'ajournement du débat.

(La proposition est adoptée et le débat est ajourné.)

AMENDEMENT A LA LOI DES CHEMINS DE FER.

L'ordre du jour appelle la délibération des amendements faits par le Sénat au projet de loi (n° 62), déposé par M. Emmerson, tendant à modifier la loi des chemins de fer.

Sir WILFRID LAURIER : Nous ne discuterons pas ce projet de loi qui est d'une grande importance en l'absence de l'honorable chef de l'opposition. Le Sénat l'a modifié.

M. FOSTER : Sont-ce des modifications importantes ?

M. EMMERSON : Il y en a une surtout à laquelle l'honorable député de Lincoln (M. Lancaster) est intéressé. Il est absent pour des raisons de famille et je sais qu'il aimerait à ajourner le débat.

(L'ordre est réservé.)

AMENDEMENTS AU BILL CONCERNANT LA LOI RELATIVE AU SENAT ET A LA CHAMBRE DES COMMUNES.

Prise en considération des amendements faits par le Sénat au projet de loi (n° 97) à l'effet de modifier la loi relative au Sénat et à la Chambre des communes, déposé par M. Aylesworth.

L'honorable A. B. AYLESWORTH (ministre de la Justice) : On se rappelle que le projet de loi (n° 97) contient une disposition relative aux absences et donne la méthode d'enregistrer la présence des députés

aux séances. Le premier amendement apporté par le Sénat est purement verbal et ne présente aucune objection. L'article relatif au mode de calcul des jours de présence stipule qu'un député, pour les fins de l'indemnité, est supposé être présent au lieu où se tient la session, pourvu qu'il se trouve dans un rayon de dix milles de tel lieu.

Voici d'ailleurs la phraséologie exacte de cette disposition telle que nous l'avons adoptée ici :

Et un membre est, pour lesdites fins, tenu pour se trouver à l'endroit où a lieu la session pourvu qu'il se trouve dans un rayon de 10 milles dudit endroit.

Le Sénat a changé le mot "fins" pour les mots "dernières fins," ce qui n'altère pas le sens. C'est une simple correction de forme à laquelle personne ne saurait s'opposer. Mais le Sénat a apporté une modification importante à une autre disposition du projet de loi. L'article qui stipule que les membres du Parlement, dont le lieu de résidence est à plus de 400 milles d'Ottawa, peuvent obtenir une commutation de leur allocation de leurs frais de route au taux de \$15 par jour a été amendé en y ajoutant une disposition à l'effet que :

Tout membre du Parlement dont le lieu de résidence est à plus de dix milles d'Ottawa...

Peut aussi obtenir la commutation
... au taux de par jour.

Cette disposition ne me paraît pas nécessaire. Les députés qui habitent à moins d'un jour de la capitale reçoivent aux termes de la loi actuelle leurs frais de déplacement et de subsistance. La somme n'est pas très considérable vu que c'est pour un seul voyage dans les deux directions. Je pense que nous ne pouvons pas convenablement accepter cet amendement et je propose que nous le rejetions comme contraire à l'esprit de la loi.

M. HENDERSON : Dois-je comprendre que la limite de dix milles n'est applicable qu'aux malades seulement, c'est-à-dire quand un député est malade à Ottawa ou à 10 milles d'Ottawa ?

M. PATERSON : Oui.

M. AYLESWORTH propose que le premier amendement soit ratifié.

(La proposition est adoptée.)

LA CHAMBRE EN COMITE DES SUBSIDES—LES SCRIPS AUX METIS.

L'honorable M. W. S. FIELDING (ministre des Finances) propose que la Chambre siège en comité sur les subsides.

M. R. S. LAKE (Qu'Appelle) : J'ai demandé l'autre jour si le ministre de l'Intérieur voudrait bien nous dire ce qu'il entend faire au sujet des réclamations des métis. Certaines personnes achètent les droits des métis aux

certificats de terre. Le commissaire a rejeté quelques-unes des réclamations, il en a réservé plusieurs, tandis que d'autres sont complètement nouvelles. Ce serait à l'avantage des métis et des acheteurs si le Gouvernement faisait une déclaration de politique sur ce sujet. Certains métis vendent leurs certificats pour une bagatelle.

L'honorable M. FRANK OLIVER (ministre de l'Intérieur) : Si l'honorable député veut me poser une question précise, je lui donnerai une réponse précise. Je ne vois pas qu'il y ait lieu de faire aucune déclaration. Si les métis vendent des droits réels ou supposés et que d'autres personnes les achètent, nous n'y pouvons rien. La commission des métis a fait son œuvre et n'existe plus. Il n'y a pas d'autre déclaration à faire que je sache.

M. LAKE : Afin de bien me faire comprendre du ministre, je lui demanderai si c'est l'intention du Gouvernement de nommer d'autres commissaires ambulants pour faire enquête sur les réclamations réservées et nouvelles.

Quant aux réclamations achetées à présent, le Gouvernement examine-t-il chaque cas individuellement et décide-t-il en conséquence ?

M. OLIVER : Le Gouvernement ne possède pas de renseignements qui l'autorisent à nommer une nouvelle commission ambulante. Tout métis a le même droit que qui que ce soit de soumettre une réclamation au département et elle sera examinée, mais il est impossible de se prononcer sur sa valeur avant de connaître le résultat de l'enquête. L'honorable député désire savoir si le département a pris pour règle d'émettre des scrifs à l'égard d'une nouvelle catégorie de réclamations des métis. Autant que je sache, je dois lui dire que non.

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

Chambre des communes—dépenses des comités, commis sessionnels et surnuméraires, etc., \$29,637.50.

M. SPROULE : Il y a ici une augmentation considérable.

M. L'ORATEUR : Cette estimation est basée sur une session de 150 jours. Nous avons cru qu'il n'était pas suffisant de prendre comme base une session de 130 jours.

M. SPROULE : Le crédit de l'an dernier était-il basé sur une session de 130 jours ?

M. L'ORATEUR : Oui.

M. SPROULE : Les jours en plus ont dû être prévus dans le budget supplémentaire, et doivent être compris dans le montant total de 1905-1906, qui est de \$25,780. Cependant, vous demandez maintenant \$29,637.50 pour neuf mois. On nous demande de voter pour les trois quarts de l'année,

M. AYLESWORTH.

plus que nous n'avons voté l'an dernier, pour douze mois.

M. L'ORATEUR : La session a été plus longue que nous n'avions supposé ; les dépenses additionnelles sont comprises dans ce crédit.

M. SPROULE : L'explication en est probablement que bien que l'exercice courant ne soit que de neuf mois, il comprendra toute la session.

M. L'ORATEUR : C'est une bonne explication.

M. SPROULE : Le nombre des employés sessionnels est-il plus élevé qu'à la dernière session ?

M. L'ORATEUR : Non ; mais les dépenses des comités ont été très élevées.

Publication des " Débats ", \$60,000.

M. SPROULE : Je ne crois pas que cette somme soit suffisante pour couvrir la publication des " Débats."

M. L'ORATEUR : Il y a un autre crédit de \$20,000 dans le budget supplémentaire.

M. SPROULE : Il me semble qu'avec l'expérience acquise on pourrait faire des prévisions plus justes, dans le budget principal. S'il y a un crédit de \$20,000 dans le budget supplémentaire, vous vous êtes trompés d'un tiers dans vos calculs.

Salaires et dépenses éventuelles du Sénat, \$57,994.50.

M. FOSTER : Y a-t-il une conférence entre le Sénat et le Gouvernement, au sujet de ce crédit ?

M. FIELDING : Non. Ces estimations nous sont envoyées, revêtues de la signature du greffier du Sénat, et il n'y a pas de conférence, à moins qu'on y trouve quelque chose d'exceptionnel.

M. FOSTER : Ces estimations sont soumises au conseil des ministres ?

M. FIELDING : Certainement et les membres du cabinet qui siègent au Sénat, nous prêtent leur concours.

Secrétariat d'Etat—salaires et dépenses éventuelles, \$37,968.75.

M. FIELDING : Ce crédit est à peu près le même que précédemment sauf les augmentations prévues par la loi. Il y a un commis principal de plus.

M. FOSTER : Qui est-il ?

M. FIELDING : M. Storr.

M. FOSTER : Quel rang occupait-il dans la première classe ?

M. FIELDING : Il était à la tête et le plus ancien de sa classe.

Bureau de l'Auditeur général—salaires et dépenses éventuelles, \$55,343.75.

M. FIELDING : Le personnel de ce bureau est augmenté de deux. Pour le reste, les seuls changements résultent des augmentations et promotions prévues par la loi.

M. FOSTER : Quels sont ceux qui ont reçu de l'avancement ?

M. FIELDING : MM. Hayes et Stockton, de la 2e classe à la 1ère ; MM. McDonald et McElhanney, de la 2e classe cadette à la 2e classe, et Miles Snelling, Leggett, Russell et Northwood, de la 3e classe à la 2e classe cadette.

Bureau de l'Auditeur général—augmentation des appointements de M. E. D. Sutherland, de \$2,500 à \$2,800 ; de M. F. Hayter, de \$2,450 à \$2,750 ; et de John Gorman, de \$2,450 à \$2,500 par année, nonobstant les dispositions de l'Acte du service civil, \$675.

M. FIELDING : Il s'agit d'accorder une gratification à des fonctionnaires qui font partie depuis très longtemps de l'administration : M. Sutherland, 30 ans ; MM. Hayter et Gorman, 25 ans.

M. FOSTER : C'est encore un accroc à la loi.

M. FIELDING : Il n'y a pas à dissimuler que notre loi du service civil, rigoureusement appliquée, ne permet pas de reconnaître raisonnablement les services des fonctionnaires très méritants. Je sais qu'on dit quelquefois qu'il vaudrait mieux, dans ce cas, abolir la loi, mais d'un autre côté, ces exceptions sont une bien faible proportion du tout.

M. SPROULE : Ces fonctionnaires ont sans doute reçu l'augmentation statutaire, tout le temps, et arrivés au maximum de leur classe, ils ont été promus à une classe supérieure ? S'il en est ainsi, nous pouvons nous faire une idée du fonctionnement de la loi du service civil.

M. FIELDING : Ceux-là ont toujours reçu l'augmentation statutaire. Celui qui n'en aurait pas été digne ne mériterait pas une gratification spéciale. Un fonctionnaire peut toucher le maximum de la classe des commis principaux, et ne pas être rémunéré en proportion des services qu'il rend. Ceux-là sont au sommet de leur classe depuis un certain temps.

M. SPROULE : La faute n'en est pas à la loi.

M. FIELDING : Je crois que dans l'ensemble, la loi est aussi juste qu'il est possible de la faire. Mais il y a des circonstances où un fonctionnaire mérite une faveur spéciale.

M. SPROULE : La loi dit qu'un employé recevra une augmentation de \$50 par année jusqu'à ce qu'il arrive au maximum de sa classe ; il peut ensuite passer à la classe

supérieure et recommencer à recevoir \$50 par année d'augmentation dans cette classe. Si toutes ces formalités avaient été observées et si malgré cela ces fonctionnaires sont insuffisamment rétribués, je dirais que la loi est incomplète, mais ce n'est pas ce qui a été fait.

M. FIELDING : La loi dit qu'un fonctionnaire peut être promu, mais elle n'oblige pas à le faire. Un fonctionnaire peut être plusieurs années au sommet de sa classe, sans que le ministre le fasse passer dans une classe supérieure. Mais il arrive un moment où il faut faire des promotions et alors cet employé est promu.

M. SPROULE : Tous les fonctionnaires méritants devraient être traités de la même manière. Quand un employé atteint le sommet de sa classe et a droit à une rémunération plus élevée, on devrait le faire passer à une classe supérieure, pour qu'il continue à recevoir l'augmentation annuelle de \$50.

M. FIELDING : Cette règle augmenterait considérablement les dépenses. Chaque fois qu'un employé atteindrait le maximum de sa classe, il faudrait le nommer à une classe supérieure. Beaucoup de fonctionnaires sont excellents, mais dans certaines limites. Bien souvent, on pourrait se dispenser de leurs services et les remplacer par d'autres dont le traitement serait moins élevé. Ce sont de bons employés, mais sans de grandes aptitudes spéciales. Mais il y en a d'autres d'un mérite reconnu et que nous devons récompenser spécialement.

M. SPROULE : Cela ouvre la porte au favoritisme.

M. FIELDING : C'est possible, mais cela vaut encore mieux qu'une règle inflexible qui oligerait de donner de l'avancement à tous sans égard aux mérites personnels.

M. SPROULE : Je n'ai pas dit sans égard aux mérites personnels. Il faudrait que cet employé méritât l'avancement, et c'est le sous-ministre qui en serait le juge.

Par suite de l'incursion féniennne (arrérages), \$1,200.

M. FIELDING : Ce crédit n'est pas diminué, mais une seule pension devient due au cours de l'exercice.

A des miliciens par suite du soulèvement de 1885, et pour service actif en général (d'avance), \$19,000.

M. FOSTER : Que signifient ces mots "arrérages" et "d'avance" ?

M. FIELDING : Je crois que deux paiements deviennent dus dans le même exercice. Les paiements restent les mêmes et s'il y a un changement dans les chiffres, cela provient de la modification apportée à l'année fiscale.

M. SPROULE : J'ai déjà mentionné le cas d'un volontaire qui a été blessé au camp de
M. SPROULE.

Niagara, l'an dernier. Il a passé presque tout l'été à l'hôpital et n'a guère pu travailler depuis. Le ministre de la Milice a promis des explications et j'aimerais à les avoir avant la prorogation. Les demandes des députés ne doivent pas être ainsi négligées.

M. FIELDING : Si l'honorable ministre de la Milice a promis des explications, il doit les donner et je lui en ferai la remarque.

M. SAM. HUGHES : Le Gouvernement est-il revenu sur sa décision à l'égard du troupier Molloy et autres dans le même cas ?

M. FIELDING : Je préfère ne pas répondre en l'absence du ministre de la Milice.

M. SAM. HUGHES : Je suppose que rien n'a été fait, car le ministre des Finances le saurait.

Rapports et dépenses sous le régime de la loi sur la naturalisation, \$2,250.

M. FOSTER : En quoi consiste ces dépenses ?

M. FIELDING : Ce crédit sert à payer des honoraires à certains fonctionnaires, dans tout le pays, qui font rapport au Gouvernement sur les personnes qui se font naturaliser. Ces fonctionnaires sont au nombre d'environ 400.

Contribution pour la publication du Catalogue international des publications scientifiques, \$500.

M. SPROULE : Cela ne devrait-il pas relever du département des Archives ?

M. FIELDING : C'est une contribution à une publication scientifique, qui n'entraîne aucune administration. Si un ministre devait être responsable de son emploi ce serait sans doute celui qui a la direction des archives, mais l'emploi de cet argent ne regarde aucun ministre en particulier.

M. SPROULE : Il me semble que cela ne devrait pas être.

M. FOSTER : Qui est le dépositaire de ce catalogue ?

M. FIELDING : Je crois que ce catalogue est dans la bibliothèque, mais je ne puis pas l'affirmer.

Académie des Beaux-Arts, \$2,000.

M. FOSTER : Qu'a-t-on fait cette année pour augmenter la galerie de peinture ?

M. FIELDING : Cet argent n'est pas destiné à acheter des tableaux ; c'est une contribution que nous faisons à l'Académie des Beaux-Arts. Cette société a eu longtemps pour président M. O'Brien, et je crois que le président l'an dernier était M. Harris. Son but est l'encouragement des artistes.

M. SAM. HUGHES : Un crédit a été voté pour un portrait de la reine destiné à orner le mur de gauche de cette Chambre. A-t-il été fait ?

M. FIELDING : Je ne puis pas l'assurer, vu que je n'étais pas spécialement chargé de la chose. Je sais que le portrait a été fait par M. Colin Forbes, mais je n'en sais que ce qui a été publié dans les journaux.

Au gouvernement impérial pour couvrir la part proportionnelle du Canada des pertes probables dans l'exploitation du câble du Pacifique, \$125,000.

M. SPROULE : Je vois que cette somme, pour neuf mois, est la même que pour toute l'année précédente. Pourquoi cela ?

M. FIELDING : Parce que la somme entière devra être payée pendant les neuf mois.

Frais d'arbitrage relatifs aux comptes entre le Canada et les provinces d'Ontario et Québec. (Les services rendus par des membres du service civil pourront être payés nonobstant les dispositions de l'Acte du service civil), \$2,000.

M. FOSTER : Où en est-on avec ces comptes ?

M. FIELDING : Ils sont presque tous réglés. Je sais que cette affaire traîne depuis longtemps et que la Chambre est impatiente d'en finir. Mais les procès sont toujours lents. Cependant l'affaire touche à sa fin.

M. FOSTER : Quel est le point important qui reste à régler ?

M. FIELDING : Le plus important est le compte entre le Canada et Ontario, relatif au traité 203. L'affaire est pendante devant les tribunaux.

Frais des enquêtes sur les comptes publics et des rapports de ces enquêtes à l'Auditeur général, sous l'autorité de l'article 57 de l'Acte du revenu consolidé et de l'audition; et consultations d'hommes de loi pour l'Auditeur général, \$3,750.

M. SPROULE : Qui l'auditeur général consulte-t-il à présent ?

M. FIELDING : J'ignore si l'auditeur général actuel a eu occasion de consulter quelqu'un. L'auditeur précédent consultait M. Aylesworth.

M. SPROULE : Est-il libre de consulter qui lui plaît.

M. FIELDING : Oui; nous n'avons aucune autorité sur lui. Il peut consulter qui bon lui semble. Nous n'avons rien à y voir. Il est le seul fonctionnaire indépendant du Gouvernement.

M. SAM. HUGHES : Il cherche à l'être.

M. FIELDING : Et il y réussit, je crois.

Subvention pour la réunion de la "British Medical Association", \$10,000.

M. FOSTER : Pourquoi cette subvention ?

M. FIELDING : Il y a quelques années, nous avons contribué une certaine somme

pour aider aux médecins du Canada à recevoir l'association médicale d'Angleterre. La réunion eut lieu à Montréal et nous valut la présence des médecins les plus distingués du monde entier. Je suis certain qu'on admettra qu'il n'y a pas de classe d'hommes à laquelle il est plus avantageux pour nous de faire connaître notre pays. Une autre organisation de Toronto se propose de convoquer une nouvelle réunion de ce genre au Canada, et ce crédit est pour lui venir en aide.

M. FOSTER : Cette réunion aura le même caractère que la première ?

M. FIELDING : Oui; la "British Medical Association" est la plus grande organisation de ce genre, dans le monde entier, et une visite de plusieurs centaines de ces membres ne peut que profiter au pays.

M. SPROULE : La réunion doit avoir lieu cette année ?

M. FIELDING : Oui; au mois d'août.

Pour payer M. R. B. Farrell au taux de \$600 par année, nonobstant les dispositions de l'Acte du service civil, \$75.

M. FIELDING : Il s'agit simplement de donner \$600 par année à un commis. Aux termes de la loi, il faudrait lui donner \$500 ou \$600. Il est compétent sous tous les rapports et il s'agit simplement de fixer son salaire.

Contribution pour la publication du catalogue international des publications scientifiques—supplémentaire, \$1,500.

M. FOSTER : Veuillez donner des explications.

M. FIELDING : Jusqu'à présent, nous avons contribué à la publication de cet ouvrage et nous en recevions un certain nombre d'exemplaires. On nous a fait observer que bien qu'il fût d'une grande valeur scientifique pour le pays, le Canada n'y était pas suffisamment représenté et que quelqu'un devrait être chargé de voir à ce que les progrès et les découvertes scientifiques faits par des Canadiens y fussent convenablement mentionnés. Plusieurs savants et professeurs se sont occupés de cette question. Un arrangement a été conclu, par lequel l'université McGill établira un bureau chargé d'enregistrer les découvertes et les progrès faits par des Canadiens dans le domaine des sciences, et de les faire connaître dans cet ouvrage, qui est distribué dans le monde entier. Le travail sera sous la direction des professeurs de McGill. C'est à leur demande que ce crédit est mis dans le budget.

Pour l'érection d'un monument à Champlain à Saint-Jean (N.-B.)—(à voter de nouveau), \$5,000.

M. SAM. HUGHES : Le Gouvernement a-t-il fait quelques démarches pour racheter

l'ancien fort Latour, le vieux fort Iuguenot, pour y ériger un monument ?

M. FIELDING : Je ne crois pas que quelque chose ait été fait au sujet du fort Latour. Un comité a été formé à Saint-Jean pour l'érection de ce monument à Champlain, et le Gouvernement accorde une subvention.

Gratification d'une année de salaire à W. L. Lambkin, au lieu de sa pension, \$750.

M. FOSTER : Quelle est l'explication de ce crédit ?

M. FIELDING : Le Sénat demandait une pension pour ce fonctionnaire dont les services n'étaient plus requis. La commission du Trésor a jugé qu'il n'avait pas droit à une pension et a décidé de lui accorder cette gratification.

M. SAM. HUGHES : Avait-il droit à une pension ?

M. FIELDING : Je crois que ses services n'étaient plus requis et la loi ne permettait pas de lui accorder une pension. Le Sénat l'a demandé pour lui, mais l'ingrate commission du trésor l'a refusée.

M. SAM. HUGHES : Pourquoi a-t-il droit à quelque chose ?

M. FIELDING : Parce qu'il est à l'emploi du Sénat.

Gouvernement civil—bureau du secrétaire du Gouverneur général—dépenses imprévues—crédit supplémentaire, \$6,000.

M. FOSTER : La somme est considérable. Quelles explications avez-vous à donner ?

M. FIELDING : Si la Chambre le veut bien, cet article sera réservé. La seule explication que je puisse donner, c'est une lettre du colonel Hanbury-Williams, le secrétaire du Gouverneur général, en date du 9 avril 1906. En voici le texte :

Monsieur,—J'ai l'honneur, sur l'ordre de Son Excellence le Gouverneur général, de proposer à la favorable considération de la Commission du trésor, qu'il soit demandé dans le prochain budget supplémentaire pour l'exercice en cours un crédit additionnel de \$6,000 pour les dépenses éventuelles de ce bureau. Le crédit voté à la dernière session du Parlement est déjà épuisé et la somme ci-dessus mentionnée sera nécessaire pour répondre aux besoins de l'exercice.

(Crédit réservé.)

Aide à l'expédition du "Duchess of Bedford" dans l'océan Arctique, \$1,000.

M. FOSTER : Pourquoi ce crédit ?

M. FIELDING : Je regrette que l'honorable ministre du Revenu de l'intérieur (M. Templeman) ne soit pas présent pour expliquer cette affaire qu'il connaît mieux que moi. C'est une expédition partie récemment de Victoria ou de Vancouver, pour poursuivre certaines études dans les régions polaires. Le nom du navire indique suffisamment

M. SAM. HUGHES.

que l'expédition est sous le patronage d'une grande dame d'Angleterre et de certaines sociétés scientifiques. La Colombie-Anglaise désirait beaucoup que le Canada s'intéressât à cette expédition. Le navire a été approvisionné à Vancouver et le Canada a contribué une somme de \$1,000.

M. SPROULE : On me dit que les renseignements que cette expédition pourra recueillir se trouvent déjà dans la bibliothèque du Parlement, de sorte que c'est de l'argent gaspillé. Une expédition au pôle nord sous le commandement d'une dame !

M. FIELDING : L'expédition n'est pas sous le commandement d'une dame, mais sous son patronage et sous celui de sociétés de savants anglais.

M. SPROULE : Il ne s'agit pas de la somme mais du principe. Cet argent est voté pour un but quelconque, ou il est gaspillé. On me dit que le but de ce voyage ne peut en rien profiter au Canada. Cet argent est gaspillé ou donné à un particulier.

M. FIELDING : Personne n'est directement intéressé dans l'affaire. Le commandant de l'expédition est étranger au Canada...

M. SAM. HUGHES : Doit-il faire un rapport au Canada ?

M. FIELDING : Je ne crois pas qu'il y ait de contrat à cette fin, mais je ne doute pas qu'il le fasse.

M. FOSTER : C'est moins cher que l'autre expédition arctique.

M. FIELDING : Oui.

M. SPROULE : Je vois que l'honorable ministre de la Milice et de la Défense est présent. L'autre jour, en son absence, j'ai porté à la connaissance de la Chambre le cas d'un jeune homme qui s'est fait blesser aux grandes manœuvres de l'année dernière, et qui a passé le reste de l'année à l'hôpital. L'honorable ministre a dit qu'il s'occuperait de ce cas et nous donnerait des renseignements. A-t-il ces renseignements là ?

Sir FREDERICK BORDEN : Le lendemain matin, j'ai envoyé à mon sous-ministre une note lui demandant des renseignements, mais il ne me les a pas encore fournis. Je vais les lui demander encore aujourd'hui. J'avais l'intention de les communiquer à mon honorable ami par lettre.

Communication à la vapeur entre Saint-Jean et Digby, du 1er juillet 1906 au 31 mars 1907, \$9,375.

M. COPP : Lorsqu'il s'est agi de cet item, l'autre soir, j'ai proposé qu'on le modifiât en insérant le mot "quotidienne." J'en ai causé depuis avec différents membres du comité et j'en suis arrivé à la conclusion que je ferais mieux de le laisser en suspens jusqu'à la session de novembre. La compa-

gnie aura été avertie, cependant, que nous entendons avoir un service quotidien. Je reparlerai de cette affaire au mois de novembre.

Crédit pour pourvoir aux dépenses se rattachant à la commission royale sur l'assurance sur la vie, \$10,000.

M. FIELDING : Mon honorable ami de Toronto-nord a demandé que cet item fût laissé en suspens, mais il vient de consentir à ce qu'il soit adopté à condition que s'il désire faire quelques observations plus tard, il lui soit permis d'en faire.

M. SPROULE : Cette commission va-t-elle continuer ses travaux jusqu'à ce qu'elle fasse une enquête sur la direction des affaires de toutes les compagnies ?

M. FIELDING : Oui.

M. SPROULE : Continuer tout l'été ?

M. FIELDING : Oui.

M. FOSTER : La Chambre ne se formera probablement plus en comité des subsides. L'honorable député d'Alberta aurait eu une explication à présenter s'il y avait eu comité des subsides.

M. FIELDING : Dans tous les cas, je serai heureux de voir à ce que la motion soit présentée s'il ne peut faire ses observations aujourd'hui.

M. FOSTER : Il est prêt à les faire maintenant.

M. FIELDING : La Chambre consentira probablement à mettre le règlement de côté, afin que l'honorable député puisse traiter maintenant son sujet. La fin de la session étant proche, nous devons faciliter l'expédition de la besogne, et si l'honorable député est prêt à faire ses observations maintenant, je pense qu'on ne s'opposera pas à ce qu'il les fasse.

M. HERRON : Monsieur le président, lorsqu'on a délibéré, le 27 juin, le bill relatif à l'observance du dimanche, on s'est permis une critique très sévère et très injuste à l'égard de certains habitants de mon comté qui font partie d'une secte ou classe et dont la plupart sont établis dans la partie sud de l'Alberta ; je veux parler des Saints du Dernier Jour ou Mormons. L'année dernière, lorsqu'il s'est agi de délibérer le bill relatif à l'autonomie des nouvelles provinces on a fait allusion à ces gens-là à peu près dans le même sens qu'aujourd'hui ; on les a représentés comme étant le groupe le plus désagréable qu'il y ait au Canada. Tel est le sens des discours prononcés par plusieurs orateurs du parti ministériel, en commençant par le premier ministre. Je crois que le Gouvernement est sous une très fausse impression au sujet de cette population, et tout en regrettant beaucoup de présenter à la Chambre une question de ce genre, qui est

en quelque sorte une question religieuse, je crois devoir dire un mot en faveur des Mormons et les faire connaître au pays tels qu'ils sont. Je serai aussi bref que possible. Tout d'abord, je voudrais lire des passages de certains discours qui ont été prononcés sur cette question, afin de faire voir quel en sera l'effet lorsqu'ils seront mis sous les yeux du public. Je trouve dans les Débats, séance du 27 juin, page 6456, les paroles suivantes que l'honorable député d'Oxford-nord a prononcées :

J'attirerai en même temps l'attention de la Chambre sur un autre principe qui a été posé l'année dernière, pendant l'élection dont je suis sorti victorieux. On a déclaré dans toutes les assemblées publiques que le Canada est un pays chrétien, que ni les mormons, ni les Turcs ni aucune secte ou nation païenne n'a le droit d'y établir ses écoles, que ce privilège est strictement limité aux protestants et aux catholiques. Le Gouvernement admettait alors le principe que nous vivons en pays chrétien et que ni les mormons, ni les Turcs, ni les juifs, ni les païens n'ont droit à leurs écoles chez nous.

Evidemment, l'honorable député voit dans les Mormons l'élément le plus nuisible du pays et les considère comme il considérerait des Turcs, des païens, etc. Je tiens à déclarer que, suivant moi, les Mormons ne sont pas de cette classe. Je ne crois pas qu'il y ait au Canada de gens plus prospères, plus moraux, ni plus respectueux de la loi. Sous le rapport religieux, ils peuvent différer de certaines autres dénominations chrétiennes sur certains points, mais on ne saurait dire qu'ils ne sont pas chrétiens. Je trouve, à la page 6463, que l'honorable député de New-Westminster (M. Kennedy) a prononcé les paroles suivantes :

Nous avons dans l'Alberta des Mormons qui croient implicitement dans la doctrine de la polygamie. Dans tous les cas, un bon nombre d'entre eux y croient. C'est peut-être une affaire de conscience pour eux, mais nous ne voyons pas que ce soit une raison pour enfreindre nos lois. Nous ne leur permettons pas de pratiquer leurs devoirs de conscience sous ce rapport, s'ils veulent vivre au milieu de nous.

Je crois que les Mormons du Canada ne pratiquent pas la polygamie. Ce sont des membres de leur clergé qui me l'ont dit ; ils m'ont déclaré eux-mêmes que leur église ne célèbre pas de mariages où il y a plusieurs conjoints et s'il faut en croire ces messieurs, dont la parole vaut tout autant que celle de n'importe quel député, ils ne reconnaissent pas la polygamie. D'après mes propres observations—je demeure tout près d'une colonie très considérable de Mormons—après avoir visité un très grand nombre d'établissements mormons, je pense que ces gens-là ne pratiquent pas la polygamie au Canada.

M. SAM HUGHES : Je crois que dans l'Utah il n'y en a que trois pour cent qui la pratiquent.

M. HERRON : Le ministre de la Justice (M. Aylesworth) s'est exprimé dans ces termes :

Nous avons voté des lois contre la bigamie et nous refusons de faire une exception pour les mormons qui peuvent être consciencieusement convaincus que le mariage ne doit pas être limité à prendre une seule épouse et que cette restriction est contraire aux commandements divins.

J'ignore ce qu'ont pu croire les mormons autrefois sur ce sujet, mais depuis qu'ils sont dans le pays, ils ne pratiquent pas la polygamie. Le premier ministre s'est exprimé ainsi :

Naturellement, je n'ai aucun blâme à l'adresse de ceux qui pensent différemment. Je n'ai que cette seule remarque à faire: il y a une grande différence entre la doctrine voulant que si nous faisons une chose pour les juifs nous devons aussi faire la même chose pour les mormons. Entre les mormons et les sociétés religieuses ordinaires il y a tout un monde de différence; entre les juifs et les chrétiens, il n'y a après tout que très peu de différence; et en tant qu'il s'agisse de cette question, la seule différence est, comme chacun le sait, qu'une société religieuse observe le sabbat durant un certain jour et l'autre durant un autre jour. Les juifs ont gardé l'ancienne loi; les chrétiens ont adopté la loi nouvelle.

Le premier ministre dit ici qu'il y a une très légère différence entre les Juifs et les Chrétiens, mais qu'il y a tout un monde de différence entre les Chrétiens et les Mormons. J'ignore ce que veut dire tout un monde de différence. Je prétends que les Mormons sont une population chrétienne, et je ne crois pas qu'il y ait au Canada de Chrétiens plus fervents. Je n'entreprendrai pas d'exposer en quoi consistent précisément les différences de doctrine qu'il y a entre Chrétiens et Mormons, mais je ne vois pas qu'il y ait d'autre différence notable que celle-ci: c'est qu'ils ont conservé l'ancienne idée au sujet de la polygamie. À part cela les Mormons sont Chrétiens dans toute l'acception du mot. Parlant sur le même sujet, le ministre des Finances a dit :

Dans l'article que je propose je ne mentionne aucune classe ou croyance. Je dis, nonobstant tout ce qui est contenu dans les présentes, quiconque, juif, adventiste, hindou, mormon même,

Le langage des ministres de la Couronne me porte à croire qu'ils sont dans une erreur complète sur le compte des Mormons. À la dernière session, certains d'entre eux ont parlé des Mormons dans le même sens qu'aujourd'hui, c'est-à-dire de façon à les dénigrer. Je crois devoir m'opposer à ce que cette population soit traitée avec aussi peu de respect. Laisser faire de pareilles imputations sur le compte des Mormons sans aucune protestation, ce serait créer dans la société une mauvaise impression à leur égard, et ceux qui ne les connaissent

M. SAM. HUGHES.

pas aussi bien que je les connais pourraient se former de leur caractère une opinion absolument erronée. De pareilles calomnies de la part des ministres seraient sans doute de nature à les empêcher sérieusement d'occuper dans la société le rang qui leur convient. Je connais un grand nombre de Mormons et je puis dire qu'ils sont très prospères, très industriels, très respectueux de la loi, et qu'ils sont en mesure de faire leur chemin dans le monde sans demander de faveur au Gouvernement ni à qui que ce soit.

M. SAM HUGHES : Je désire porter à la connaissance de toute la Chambre une question dont elle aurait dû entendre parler il y a déjà longtemps et que je lui aurais soumise si l'occasion s'en était présentée. Il y a quelque temps j'ai déclaré, au sujet du bureau de poste de Cannington, que M. Kift avait pris l'édifice du bureau de poste à bail de M. Talbot, l'ancien receveur de la poste. Cette déclaration a été niée par le directeur général des Postes d'alors (M. Aylesworth) qui a dit avoir au département un rapport établissant que M. Kift n'avait pas payé de loyer. J'ai ici des documents qui prouvent l'exactitude de ma déclaration et l'inexactitude de celle de M. Aylesworth. J'ai ici un chèque de Kift et Cie, daté de Cannington le 3 juin 1903, payable à H. D. Talbot, fait pour la somme de \$33.38, représentant le loyer de l'édifice; un chèque en date du 7 août 1905, payable à H. D. Talbot, souscrit par Kift et Cie pour loyer de l'édifice; un chèque en date du 2 avril 1906, payable à H. D. Talbot, souscrit par Kift et Cie, pour \$88.37 en paiement intégral du loyer jusqu'au 1er janvier 1905. En justice pour M. Kift, le membre doyen de la maison Kift et Cie, je signale cette affaire à la députation dans le but de faire connaître les faits et de démontrer que celui qui était alors directeur général des Postes et qui est aujourd'hui ministre de la Justice ne savait pas ce qu'il disait lorsqu'il a fait la déclaration dont j'ai parlé, ou que, s'il le savait, il a trompé la Chambre.

Phares et service côtier—aides à la navigation etc., \$220,000.

M. SPROULE : Je me proposais de faire quelques observations à ce sujet, mais la session est trop avancée pour qu'il me soit permis de traiter cette question à fond. J'aurais besoin d'autres renseignements pour être en état de la traiter comme je le désirerais, et pour ces raisons, je vais attendre à la prochaine session.

M. BRODEUR : J'ai donné des renseignements, l'autre jour, à mon honorable ami, à ce sujet.

M. SPROULE : Je n'ai pu en faire l'analyse complète, mais comme il s'agit d'une question qui peut être réservée jusqu'à la prochaine session, je vais attendre à la prochaine session pour dire ce que j'ai à dire.

M. BRODEUR : J'ai déposé tous les documents se rapportant à la question du gaz acétylène.

M. SPROULE : Je n'ai pas dit que l'honorable ministre ne s'est pas rendu à mon désir, mais il y a d'autres renseignements dont j'ai besoin.

(Il est fait rapport de certaines résolutions adoptées.)

La séance est suspendue à une heure et reprise à trois heures.

SUBSIDES—DERNIERE EPREUVE.

La Chambre met à l'étude certaines résolutions au sujet desquelles le comité des subsides a fait rapport.

Service océanique et fluvial—dépenses imprévues en général, \$3,750.

M. FOSTER : Je suppose que je ne saurais trouver une occasion plus favorable d'aborder une question au sujet de laquelle j'ai donné avis à l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries. L'association nationale des ingénieurs de marine m'a confié certains documents ; je les ai reçus du comité de l'ouest, dont les quartiers généraux sont à Vancouver, C.A. Si je ne me trompe, il s'agit tout simplement de deux particuliers qui ont obtenu des certificats comme ingénieurs de la marine et sont allés exercer leur profession à Dawson et sur les eaux environnantes. L'un de ces messieurs s'appelle Roberts, et l'autre, Stephens ; mais les documents n'étant au complet que par rapport à M. Roberts, c'est de lui seul que je vais m'occuper. Voici les faits : Un nommé Orlando W. Roberts a obtenu un certificat d'ingénieur de marine au moyen de certaines déclarations concernant des services qu'il avait exercés et qui, à cette époque, étaient censées représenter le véritable état de la cause.

M. MACPHERSON : Qui a accordé le certificat ?

M. FOSTER : Je crois que c'est M. Richardson, l'inspecteur des bateaux à vapeur pour la côte.

M. MACPHERSON : Non, ce n'est pas lui.

M. FOSTER : Il a accordé le certificat sur la déclaration de services qui lui fut présenté par M. Roberts. Les membres de l'association de marine ont ensuite découvert que la déclaration prêtait au soupçon, et il l'ont fait remarquer à M. Richardson. Il fut jugé bon de s'enquérir à fond, et un comité de l'association fut nommé à cette fin et fit toutes les recherches possibles. Il en arriva à la conclusion que la déclaration était erronée et chargea ensuite un de ses membres d'aller aux Etats-Unis où ces services avaient été remplis—Roberts étant citoyen américain, d'après ce que je puis

voir. Le délégué fit une enquête aussi complète que possible dans deux ou trois villes de la côte occidentale des Etats-Unis. Chose digne de remarque, le comité de l'association déclare que lorsqu'il a demandé à M. Richardson, l'inspecteur des bateaux à vapeur, de s'enquérir des états de service de M. Roberts, M. Richardson lui a refusé la permission d'examiner la déclaration de services ou d'en avoir une copie. Le comité s'adressa alors à M. Adams, président des inspecteurs ici, et cette permission lui fut accordée. Il était dit dans la déclaration que M. Roberts avait servi 15 mois sur le steamer "Mogul", c'est-à-dire du mois de janvier 1890 au mois de mars 1891. Le comité de l'association des ingénieurs poursuivit son examen jusqu'à ce que, enfin, la preuve fût complète, et cette preuve fut alors remise à M. Richardson pour être envoyée à Ottawa. Puis il s'écoula un certain intervalle de temps pendant lequel, vu qu'il n'avait pas été reçu de réponse, une autre lettre fut écrite. Enfin, on reçut du département une lettre en date du 15 mars 1905, disant que le certificat avait été annulé ; c'est-à-dire qu'on avait réuni les témoignages. Les déclarations avaient été soumises à M. Richardson, l'inspecteur des bateaux à vapeur ; elles avaient été envoyées au président du conseil ici, et je suppose que celui-ci ayant fait rapport à ce sujet, elles furent envoyées au ministre ou au sous-ministre, qui les a trouvés suffisantes, et M. Roberts reçut avis que son certificat était annulé. Cependant, durant tout ce temps-là, Roberts avait navigué sur les eaux du Yukon. Même après que l'avis d'annulation eût été envoyé, l'association des ingénieurs de marine apprit que Roberts était encore sur la route. Elle alla aussitôt aux renseignements et trouva qu'il naviguait comme auparavant. Après que la demande eût eu lieu et qu'il se fût échangé une correspondance assez longue, il fut reçu du département une réponse, d'après laquelle, malgré l'annulation du certificat et l'ordre donné de le rendre—je crois qu'il a déjà été rendu en obéissance à cet ordre—il fut remis au bout de quelques jours à ce M. Roberts, qui fut condamné à une amende de \$50 et obtint permis d'agir à titre d'ingénieur diplômé.

M. MACPHERSON : Par ordre de qui a-t-il été condamné à l'amende ? Qui était le magistrat ou le fonctionnaire qui l'a condamné ?

M. FOSTER : Cette amende ne fut pas imposée par un tribunal, mais par un fonctionnaire du département.

M. MACPHERSON : Par M. Richardson, n'est-ce pas ?

M. FOSTER : Je ne le crois pas, mais nous pourrions découvrir cela plus tard ; je pense que, pour le moment, il vaut mieux donner lecture d'une couple de lettres et prendre bonne note de cette affaire. Sans

vouloir prendre trop de temps, je désirerais cependant m'exprimer de façon à être compris. Il semble on ne peut plus évident que ce nommé Roberts a fait une déclaration tout à fait erronée au sujet de ses états de service, et que, grâce à ce moyen entaché d'injustice et de mensonge, il a réussi à obtenir de certaines personnes, du consul anglais entre autres, le certificat de services qu'il ne méritait pas. Dès que l'affaire eut été éclaircie par le comité de l'association qui avait délégué quelqu'un auprès d'un de ses membres faisant partie de ce comité unipersonnel, le consul anglais, qui avait donné à Roberts un des plus importants de ses certificats, s'aperçut qu'il avait été trompé et écrivit aux autorités qu'il annulait sa recommandation précédente, parce qu'il avait été trompé, et il exprimait l'espoir qu'on ne profiterait pas de cette erreur pour le taxer d'incapacité. Il retira sa signature et abandonna l'affaire. Le rapport du comité nous fera peut-être mieux comprendre la cause que ne le pourrait n'importe quel résumé. Voici ce rapport :

Vancouver, 22 novembre 1904.

Aux officiers et aux membres du conseil n° 7 de l'Association nationale des ingénieurs de marine.

Ayant été nommé par cette association comme comité unipersonnel pour m'enquérir des états de service d'Orlando W. Roberts comme ingénieur du remorqueur "Mogul" depuis le 1er janvier 1890 jusqu'au mois de mars 1891, je demande à présenter le rapport suivant.

Je quittai Vancouver jeudi, le 15, à bord du steamer "Ramona" et arrivai à Seattle mercredi matin. Je me rendis au bureau de l'association à Seattle, à 9 heures et demie, et y fus très bien accueilli. Le secrétaire lui-même m'a accompagné pour me présenter à M. Griffith qui fut autrefois propriétaire gérant, à M. Taylor qui a installé les machines et qui fut autrefois chef, et il m'a conduit aussi à l'usine où Roberts a déjà travaillé. M. Griffith était absent de la ville, ainsi que M. Heffernan. Quant à M. Taylor, ayant quitté le navire en 1888, il n'a pu rien dire d'important. Il m'a seulement donné l'adresse du capitaine Sprague, le premier qui eut charge du "Mogul". J'ai interviewé le capitaine Sprague; il m'a paru bien franc, mais il n'a pu donner aucun renseignement se rattachant d'une façon directe à la question dont il s'agit, parce qu'il avait quitté le bureau au mois de mai 1889. Me conformant à son avis, j'allai ensuite voir le capitaine George Martin à la ville de Hillman, et j'appris de lui que le capitaine Brotherton avait eu charge du remorqueur en 1890, jusqu'à ce que ce navire eût été immatriculé au Canada, et que le capitaine Brotherton était un pilote de Puget-Sound qui demeurait à Port-Townsend; aussi qu'un des chauffeurs de ce navire était à présent chef sur un navire desservant les petites villes qui avoisinent Port-Townsend et qu'on pouvait le trouver là. Il m'a aussi parlé d'un ingénieur du nom de Wm Blynn, qui se meurt de consommation, mais il ne savait pas en quelle année il avait navigué à bord du "Mogul", et il m'a dit qu'il tâcherait de le voir pour moi.

M. FOSTER.

Le lendemain, j'ai interviewé M. Griffith et j'ai appris de lui que Roberts n'a jamais servi à bord du navire, mais que les livres et tout le reste ayant été détruits, il ne pouvait pas donner un affidavit à ce sujet, attendu qu'il pouvait très bien se tromper, et qu'il préférerait ne pas faire de tort à qui que ce soit; mais il m'a assuré qu'il était bien convaincu que cet homme n'avait jamais été à son emploi.

Le vendredi matin, j'allai à Port-Townsend après avoir télégraphié et avoir pris des arrangements pour y rencontrer M. le capitaine Brotherton; mais dans l'intervalle, il était venu un steamer et le capitaine l'avait pris pour aller à Quartermaster-Harbour et se rendre de là à Portland, afin de faire remonter à son navire la rivière Columbia. Je vis madame Brotherton et lui demandai d'arranger les choses de façon que le capitaine dressât et m'envoyât l'affidavit nécessaire lorsqu'il serait de retour. Je dois dire qu'elle était concernée de près dans l'affaire du "Mogul", son mari possédant une partie de ce bateau. Elle connaissait aussi Roberts personnellement et était bien certaine qu'il n'avait jamais navigué à bord de ce bateau-là.

J'allai ensuite faire visite à M. Klocker, le vice-consul anglais, et lui dis quelles démarches nous faisons et que nous avions toute la preuve nécessaire. Il prétend avoir donné à Roberts un état de son temps de service plutôt à titre de recommandation que pour l'aider à obtenir un certificat, et qu'il ne le croyait pas assez fou pour chercher à obtenir un certificat en jurant contrairement à la vérité. Il m'a paru bien intrigué de cette affaire, par suite de laquelle il s'expose à être mal vu et il m'a demandé comme faveur de le laisser s'occuper de la chose lui-même, me promettant d'écrire à l'inspecteur et aussi à Ottawa, à ce sujet.

Je lui ai assuré que nous ne cherchions pas à faire de tort à personne et que, s'il se trouvait pris à l'improviste, nous lui donnerions certainement le temps de se mettre en règle, mais que nous désirerions qu'il nous envoyât une copie de la lettre qu'il avait adressée à l'inspecteur, et qu'il fit diligence, attendu que le retard qui s'était déjà produit nous causait déjà de l'impatience.

Comme il pouvait peut-être s'écouler une semaine ou plus jusqu'au retour du capitaine Brotherton, que M. Klocker m'avait promis de s'occuper lui-même de l'affaire, et que je ne voyais pas que ma présence dans les villes et autour des villes de Puget-Sound fût plus longtemps utile je revins à Vancouver à bord du "Princess Victoria", le dimanche matin.

En terminant, je dirai que ceux que j'ai interviewés ou que j'ai rencontrés en toute circonstance, ont fait preuve d'une égale politesse, et je voudrais que ce conseil offrit des remerciements à nos frères de Seattle pour le secours qu'ils ont accordé et l'accueil cordial qu'ils ont fait à votre représentant.

(Signé) A. D. McLENNAN.

Un membre du comité envoyé pour faire l'enquête.

A cela est annexé l'affidavit d'Alfred Brotherton. L'affidavit se lit comme suit :

Port-Townsend, Washington,
3 décembre 1906.

Etat de Washington, comté de Jefferson.

Alfred Brotherton ayant été assermenté dépose et dit :

Qu'il possède un certificat de compétence comme capitaine de navire anglais qui lui a été décerné à Terre-Neuve le 19 janvier 1878, et aussi qu'il possède un même diplôme du gouvernement des Etats-Unis, de même qu'une licence de pilote dans Puget-Sound.

Le déposant dit aussi qu'il était le capitaine du remorqueur américain "Mogul" qui a été employé à remorquer les navires dans le bras de Puget-Sound et dans la Colombie-Anglaise depuis le 3 juin 1889 jusqu'à mai 1893, et que pendant tout ce temps aucune autre personne portant le nom d'Orlando W. Roberts ou aucun autre Roberts quelconque n'a été employé comme mécanicien sur le dit remorqueur "Mogul".

C'est le remorqueur sur lequel Roberts dit avoir été employé pendant quinze mois.

Au meilleur de ma connaissance et croyance, les mécaniciens dont les noms suivent sont les seuls qui aient été employés sur ledit remorqueur pendant la période de temps mentionnée: Nicholson, Frank Dyer, K. Bendixon, Chas Brownfield, Louis Both, Fred Cosper, Frank O'Donnel, William White, Harry Flint, William Blinn, Joe Crow, Chris. Nelson and H. Nelson.

(Signé) ALFRED BROTHERTON,
ALBERT N. SNYDER,
C. H. MORRISON,
ANTHONY W. McLELLAN.

Signé et asserment devant moi, notaire public dans l'Etat de Washington, le 5e jour de décembre, A.D., 1904.

(Sign) ALBERT N. SNYDER.

Résidant à Port-Townsend, Washington.

Vient ensuite une lettre d'Oscar Klocker, vice-consul anglais, que je ne me propose pas de lire en entier. Cette lettre est une répudiation complète de tout certificat qu'il peut avoir donné à Roberts au sujet de son temps de service. Il dit en résumé qu'il a été trompé par cet homme qui affirmait sous serment des choses fausses mais croyant qu'elles étaient vraies il donna le certificat en question.

Cette lettre a été envoyée, comme je l'ai dit, à Ottawa avec tous les détails, et, en réponse la lettre suivante a été écrite par le colonel Gourdeau :

Ottawa, 28 février 1905.

Monsieur.—Relativement au cas du mécanicien O. W. Roberts, qui a apparemment obtenu un certificat au moyen de faux témoignages, je dois vous informer que rien n'a encore été fait dans l'affaire, car M. Roberts demeure à Dawson et le département ne peut l'atteindre que par lettre, ce qui nous amènerait naturellement d'autres lettres de la part de Roberts opposant un démenti aux accusations portées contre lui.

J'ai par conséquent ordonné à M. Richardson de laisser les choses dans le statu quo, jusqu'à ce qu'il soit rendu à Dawson pour son prochain voyage d'inspection. Il pourra alors montrer à M. Roberts les pièces que le département possède prouvant qu'il a fait de fausses représentations, et il décidera ce qu'il y aura à faire. Le département ne croit pas à propos d'annuler le certi-

ficat de cet homme sans lui donner l'occasion de répondre à ses accusateurs, et je dois dire pour votre information, que les preuves contre M. Roberts paraissent être très fortes. Si vous pouvez donner à M. Richardson d'autres renseignements dans cette affaire avant qu'il se rende à Dawson, le département vous sera extrêmement obligé.

(Sign) F. GOURDEAU,

Sous-ministre de la Marine et des Pêcheries.

L'association de la Marine a ensuite correspondu avec M. Richardson et lui a donné des renseignements supplémentaires le pressant fortement d'agir aussitôt qu'il sera arrivé au Yukon. Le 6 avril 1905 la lettre suivante a été écrite par le colonel Gourdeau :

Monsieur,—J'ai l'honneur de vous informer que l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries a, le 5 courant, annulé le certificat de mécanicien de troisième classe accordé à O. W. Roberts de la Colombie-Anglaise, 3308, en date du 9 février 1903, parce qu'il avait donné des renseignements faux au sujet de son temps de service lorsqu'il a demandé ce certificat. J'ai fait savoir à M. Roberts que son certificat était annulé et je lui demande de le remettre à l'inspecteur, M. Richardson, qui le renverra à Ottawa.

(Signé) F. GOURDEAU,

Sous-ministre de la Marine et des Pêcheries.

Il y a encore quelques autres lettres mais elles ne sont pas essentielles et je me hâte d'arriver au fait que l'association a découvert que ce mécanicien continue toujours d'être employé sur un remorqueur. Le 13 novembre 1905 l'association écrivait au colonel Gourdeau, sous-ministre de la Marine et des Pêcheries, comme suit :

Cher monsieur,—Par votre lettre du 6 avril vous nous informez que le certificat de mécanicien de marine n° 3308 qui avait été illégalement obtenu par M. O. W. Roberts, à Dawson, territoire du Yukon, avait été annulé. Nous avons appris depuis que Roberts n'a été privé de son certificat que pendant quelques jours et que l'inspecteur des douanes à Dawson le lui a remis, après lui avoir imposé une amende de \$50.

Auriez-vous l'obligeance de m'informer si cela a été fait d'après les ordres du département de la Marine et des Pêcheries.

(Signé) T. M. HEARD,

Secrétaire.

A cette lettre on a fait la réponse suivante :

Ottawa, 22 novembre 1905.

Monsieur.—En réponse à votre lettre du 13 courant demandant des renseignements au sujet de la remise de M. O. W. Roberts de son certificat de marine, je dois vous dire que ce certificat lui a été remis par ordre du département.

(Sign) F. GOURDEAU.

Vient ensuite un affidavit signé par un ingénieur canadien du Yukon qui a demandé cet emploi mais auquel on l'a refusé parce que dans le moment l'on disait ne pas savoir si l'on aurait besoin d'un autre mécanicien. L'emploi qu'il demandait était celui qui avait été rempli par M. Roberts et qu'il a

continué de remplir lorsque son certificat lui a été remis.

Cela termine la correspondance, à cette exception près que l'association a écrit ensuite aux députés de la Colombie-Anglaise et n'a cessé ses instances auprès du département de la Marine et des Pêcheries, mais sans pouvoir l'amener à d'autre conclusion que celle que l'on connaît. Il y a une lettre qui explique à peu près les raisons. Elle est adressée à M. Ralph Smith, député à la Chambre des communes d'Ottawa.

Mon cher monsieur Smith,—Je viens de recevoir la vôtre du 2 courant contenant une lettre venant de la part de l'Association nationale des mécaniciens maritimes au sujet des certificats de E. Stevenson et Orlando W. Roberts. On avait déjà appelé mon attention sur ces deux cas et je les ai examinés avec beaucoup de soin. Je trouve cependant qu'ils ont été réglés par mon prédécesseur. Dans le cas de Roberts, son certificat avait été annulé, et il lui a été remis plus tard sur paiement d'une amende, et je ne crois pas qu'il serait sage pour moi dans les circonstances de rouvrir la question. Il vaut peut-être mieux que je respecte la décision qui a été rendue. Je dois vous remercier bien sincèrement de l'occasion que vous m'avez donnée de lire ces lettres et les affidavit se rapportant à cette enquête de l'association et que je vous renvoie sous pli.

Votre tout dévoué,
L. P. BRODEUR.

Tel est le terrain sur lequel le ministre se place pour appuyer son refus. Il dit que le ministre précédent ayant jugé la question, il ne veut pas la rouvrir.

Je n'ai qu'un mot à ajouter avant de terminer. Après avoir examiné la loi et les règlements je n'y trouve rien qui permette de substituer une amende à l'annulation d'un certificat. Lorsqu'un certificat a été annulé il n'y a pas d'autre moyen de l'obtenir de nouveau qu'un nouvel examen devant le conseil des examinateurs et rien ne paraît autoriser le ministre à substituer une amende à l'annulation d'un certificat, ni de remettre le certificat sans soumettre l'affaire au conseil des inspecteurs. L'article 5 de la loi des inspecteurs des bateaux à vapeur donne la composition suivante du conseil des inspecteurs des bateaux à vapeur. Cet article dit :

Le bureau se réunira au moins une fois par année à des endroits convenus et pourra établir des règles et des règlements pour sa conduite, l'inspection uniforme des bateaux à vapeur, le choix des ports d'inspection et pour prescrire les fonctions des mécaniciens, et pour tous autres objets, quand besoin sera, sous l'empire du présent acte, et ces règles et règlements ne seront exécutoires qu'après que le Gouverneur en conseil les aura approuvés.

Le paragraphe 8 dit :

Le certificat de tout mécanicien pourra être révoqué par ledit ministre sur preuve de négligence, d'incapacité ou d'ivrognerie, ou à la suite d'une déclaration rendue dans une enquête du coroner, et il pourra aussi être révo-

M. FOSTER.

qué par ledit ministre pour tout autre cause, pourvu que cette cause soit jugée suffisante par ledit ministre et qu'il la certifie telle.

La loi d'inspection des bateaux à vapeur, article 61, autorise le Gouverneur en conseil à faire les règles et règlements nécessaires parmi lesquels nous trouvons le suivant :

e) Concernant les qualités qu'il faut posséder pour obtenir un certificat de mécanicien.

Le paragraphe deux dit que tout règlement fait en vertu de cet article aura après publication dans la "Gazette du Canada" la même force et valeur qu'une loi. Dans les règlements publiés dans la "Gazette" en vertu du décret du conseil concernant l'inspection des bateaux à vapeur, on lit ce qui suit :

Les mécaniciens qui, pour quelque cause que ce soit, ont vu annuler leurs certificats, devront subir un nouvel examen avant d'obtenir un certificat du même grade, et lorsqu'ils l'auront subi avec succès, un nouveau certificat leur sera décerné. Le ministre de la Marine peut cependant dans des cas spéciaux sur rapport du conseil des inspecteurs de bateaux à vapeur, si les circonstances justifient la chose, dispenser du nouvel examen.

Or, dans toute l'affaire il ne paraît pas que l'on ait agi suivant les règlements. Le ministre a annulé le certificat. En faisant cette annulation il se désaisissait de tous ses pouvoirs, qui passaient en d'autres mains et il semblerait que le seul moyen possible pour le mécanicien d'obtenir son certificat de nouveau était de s'adresser au conseil ou bureau des inspecteurs de bateaux à vapeur.

Le conseil lui aurait fait subir un nouvel examen et si l'examen était satisfaisant, il aurait fait décerner un nouveau certificat à Roberts ; c'était le seul moyen. Il ne paraît y avoir dans la loi ou dans les règlements rien qui permette de substituer une amende à l'annulation de certificat. Dans ce cas-ci on a fait une injustice à nos propres mécaniciens de marine canadiens. On a accordé ce certificat à un mécanicien qui n'était pas sujet anglais, qui avait fait son temps de service dans les Etats-Unis, dont la famille n'habite pas le pays, et qui vient prendre la place des mécaniciens canadiens. Il obtient son certificat sous de faux prétextes. Il fait une déclaration fautive et lorsqu'à l'aide de cette déclaration il a obtenu un certificat, il est employé comme mécanicien tant qu'on n'a pas découvert sa fraude. On met le département en possession de tous les témoignages nécessaires, les témoignages sont considérés suffisants et le certificat est annulé. Cet homme n'avait pas le droit, suivant moi, d'occuper un emploi à la place d'un mécanicien canadien porteur d'un certificat réel, et on n'avait pas le droit non plus, après tout ce qui avait été prouvé contre lui, de lui remettre son certificat, même sur paiement d'une amende et pour se conformer à la volonté du ministre sans avoir recours à

la seule autorité compétente, savoir, le conseil des inspecteurs des bateaux à vapeur, corps régulièrement constitué en vertu de la loi et des règlements pour faire subir les examens qui sont le premier pas à faire pour un mécanicien avant de pouvoir obtenir un certificat. Je n'ai pas d'autres raisons pour saisir la Chambre de cette question que de mettre devant elle et devant le ministre les faits de la cause tels qu'ils sont représentés et tels qu'ils apparaissent dans ces documents. Je ne crois pas que le ministre ait raison de dire que parce qu'une injustice a été commise par son prédécesseur, il doit refuser de rouvrir la question et perpétuer ainsi une injustice au grand dommage et détriment de nos mécaniciens canadiens. Je crois que l'association de marine a bien établi sa cause, qui a reçu l'appui de tous les députés de la Colombie-Britannique autant que je puis en juger par la correspondance ; mais cet appui ne semble pas avoir eu assez de poids sur le ministre pour l'amener à renverser la décision prise par son prédécesseur, quand bien même cette décision eût été erronée. Je crois qu'un ministre doit rendre justice même s'il lui fallait revenir sur sa propre décision, et il devrait avoir moins de scrupules de conscience à renverser la décision de son prédécesseur qu'à renverser la sienne propre. Si son prédécesseur vivait aujourd'hui il aurait certainement consenti, si on lui avait prouvé qu'une injustice avait été commise, à la réparer aussitôt que possible. L'honorable ministre ne devrait pas prétendre que parce qu'une décision a été rendue par le département, elle ne peut pas être renversée, lorsque l'on donne de bonnes raisons à l'appui.

M. MACPHERSON : Ce n'est pas souvent que l'honorable député de Toronto-nord (M. Foster) et moi-même nous nous accordons sur les questions publiques, mais je dois dire que dans ces circonstances j'approuve entièrement les observations qu'il a faites cet après-midi. Depuis deux ou trois ans déjà on m'a mis au courant de cette affaire d'Orlando W. Roberts et de ses certificats. L'association nationale des mécaniciens de marine, pour la ville de Vancouver, m'a soumis cette question, et j'en ai conféré ensuite avec le département de la Marine, avec le résultat que le certificat de ce mécanicien a été annulé. Cependant, peu de temps après cette annulation, on a découvert que Roberts était employé sur un bateau naviguant sur la rivière Yukon. Je n'ai appris cela qu'au printemps. Je dois dire que l'association de marine m'a demandé de voir l'inspecteur pour la ville de Vancouver, M. Richardson. Je ne crois pas que M. Richardson se soit rendu un compte exact de la situation dans laquelle on le mettait, parce que je crois que s'il avait pris plus de soin en premier lieu avant d'accorder un certificat au sujet de la longueur du temps de service, M. Roberts n'aurait jamais reçu un certificat du gouver-

nement canadien. Je regrette que l'honorable député du Yukon (M. Thompson) ne soit pas ici parce que je suis certain qu'il m'appuierait lorsque je dis que nos pilotes, nos capitaines, nos mécaniciens et nos chauffeurs ont beaucoup de difficultés à obtenir des emplois sur les bateaux, sur la rivière Yukon.

M. FOSTER : Très bien ! très bien !

M. MACPHERSON : Mon honorable ami de Toronto-nord a démontré que cet homme a reçu un nouveau certificat à Dawson. Quatre-vingt-treize pour cent de la population du Yukon viennent des Etats-Unis, et les Canadiens, bien que ce soit un pays canadien, ont à lutter beaucoup pour prendre pied dans ce pays. Ce n'est que tout récemment qu'ils y ont réussi. Je veux dire aussi que les neuf dixièmes de toutes les protestations qui sont parties du Yukon contre le gouvernement canadien émanaient de ces étrangers, qui ne voulaient souffrir rien de ce qui était canadien, depuis le drapeau jusqu'au plus humble individu. Un Américain avait beaucoup plus de chance de réussir dans le Yukon qu'un Canadien. Il était plus protégé. Les grandes compagnies financières, les compagnies de transport étaient presque toutes composées d'Américains, et neuf fois sur dix elles donnaient la préférence à leurs compatriotes, et un Canadien ne pouvait pas avoir d'emploi. La grande majorité des pilotes sur les bateaux canadiens naviguant sur le Yukon étaient des Américains. Ils conduisaient de solides bateaux canadiens, qui, en réalité étaient la propriété de compagnies américaines. C'est là ce qui explique comment les Américains avaient la préférence sur les Canadiens. Cet homme, Orlando Roberts, s'est adressé au consul anglais de Port-Townsend et ce consul lui a dit qu'il ne savait pas exactement ce qu'il signifiait lorsqu'il a donné à Roberts un certificat d'un an et demi de service sur le remorqueur "Mogul." Roberts est venu à Vancouver et s'est présenté devant M. Richardson et avec son certificat de service d'une année et demie sur le "Mogul" il a obtenu un certificat de M. Richardson, qui n'a pas pris la peine d'écrire au consul anglais pour lui demander s'il avait pris tous les renseignements nécessaires dans le cas de cet homme. Il est possible qu'on agisse avec plus de diligence sur la côte du Pacifique qu'en d'autres endroits et je ne veux pas jeter le blâme sur le consul anglais à Port-Townsend.

M. FOSTER : Il est vice-consul.

M. MACPHERSON : Oui, et je suppose que cet emploi ne lui rapporte pas beaucoup. Nous avons là cependant un exemple des moyens dont on se sert pour empêcher les Canadiens de gagner leur vie au Yukon.

Mais après que le certificat de Roberts eut été annulé je ne comprends pas comment celui-ci a pu obtenir de nouveau son

certificat sur paiement d'une amende de cinquante dollars. S'il a obtenu son premier certificat sous de faux prétextes, je ne vois pas comment le paiement d'une amende ait pu effacer la faute commise. Je demandai à M. Richardson s'il pouvait me renseigner à ce sujet, mais je n'ai pu obtenir de lui aucune explication satisfaisante, et je crois que le ministre de la Marine se propose de venir à la Colombie-Anglaise cette année et s'il met son projet à exécution, je serai très heureux de le présenter aux membres de l'association nationale de marine de Vancouver, et après qu'il aura pu converser avec eux et avec M. Richardson, l'inspecteur, je ne crois pas que le ministre actuel ne renverse la décision prise par son prédécesseur. Une petite enquête au sujet de la manière dont M. Richardson ou un autre inspecteur accordé les certificats sans s'occuper s'ils sont bien mérités, et une petite réprimande de la part du ministre rendront ces personnes un peu plus prudentes à l'avenir.

M. BRODEUR : Toutes ces choses ont eu lieu avant mon arrivée au ministère de la Marine et je ne connais pas beaucoup les faits qui ont pu porter l'ex-ministre à donner la décision qu'il a donnée. Je constate par les pièces, que, il y a quelques années, M. Roberts s'est adressé à M. Richardson et lui a demandé un certificat de mécanicien et qu'il l'a obtenu. Roberts était obligé de prouver qu'il avait fait un certain temps de service afin de pouvoir obtenir ce certificat du conseil des inspecteurs. On l'a subé- quement accusé d'avoir fait de fausses représentations au sujet de la longueur du temps qu'il avait servi précédemment comme mécanicien. Le département a fait, *ex parte*, une enquête, et la preuve a démontré que Robert avait fait de fausses représentations à Richardson, et qu'en réponse à une demande d'explication il avait écrit la lettre suivante :

Je dois dire que j'ai fait un plus long service sur le "Mogul" que je n'aurais dû faire, mais vous savez que Dawson est si loin que je n'aurais pu obtenir des différents steamers sur lesquels j'ai fait du service les certificats de tels services, de sorte que je n'ai pas cru que je faisais du tort ou que cela pouvait faire quelque différence en donnant ma déclaration de cette façon. Voici quelques-uns de mes états de service, pour lesquels je n'ai pu avoir de certificat à cette époque. Après avoir reçu mon certificat, j'ai travaillé pendant la saison de 1903 sur le steamer "Prospector" six mois et deux jours et dans la saison de 1904 six mois et dix-huit jours. Je dirai de plus que j'ai construit, réparé et surveillé les machines à vapeur et les chaudières pendant plus de 28 ans, et que l'on m'a considéré comme un mécanicien de première classe partout où j'ai travaillé. Il suffit de voir ce que j'ai fait sur le "Prospector".

Quelle que puisse être la compétence de M. Roberts comme mécanicien, il a obtenu son certificat sur une déclaration de faits

M. MACPHERSON.

qui n'étaient pas exacte. Il dit dans sa lettre qu'il ne croyait pas faire mal.

M. FOSTER : Il a été obligé de donner un affidavit de ses états de service.

M. BRODEUR : Une simple déclaration.

M. STOCKTON : Elle avait le même effet qu'un affidavit.

M. BRODEUR : Non, c'est une déclaration ordinaire et qui ne tombe sous le coup de la loi de la preuve du Canada.

M. FOSTER : Cela ne fait pas de différence.

M. BRODEUR : Roberts admet avoir fait une déclaration qui n'est pas vraie, mais il dit qu'il ne croyait pas mal faire.

M. STOCKTON : Il devait savoir qu'il faisait mal en faisant une déclaration qu'il savait ne pas être vraie.

M. BRODEUR : Il dit qu'il n'avait pas sous la main les documents montrant combien de temps il avait servi. Cependant il a subi un examen et on a trouvé qu'il était compétent. Il s'est rendu coupable d'une violation de la lettre de la loi, mais il ne paraît y avoir aucun doute au sujet de sa capacité. Dans tous les cas mon prédécesseur a examiné la cause et a annulé le certificat. Mais avant d'avoir reçu le certificat au département, le ministre semble avoir changé d'opinion, et avoir décidé que le certificat n'aurait pas dû être enlevé à Roberts, et en réalité le certificat n'a pas été reçu par le département. Dans tous les cas avant qu'il fût reçu, le ministre a jugé à propos, je ne sais pour quelle raison, malheureusement le dossier ne le dit pas, d'imposer une amende à Roberts au lieu de lui faire perdre son certificat.

M. FOSTER : N'y a-t-il pas de correspondance entre la date de la décision du département la date de l'annulation du certificat et la date du changement d'opinion du ministre, lorsqu'il a décidé d'imposer une amende et de remettre le certificat ? Il doit y avoir eu quelque chose.

M. BRODEUR : Il ne semble pas y avoir eu de correspondance. Je suppose que certaines représentations auraient été faites au ministre, et que c'est à la suite de représentations que le ministre serait venu à la conclusion qu'il devait remettre le certificat qu'il avait annulé précédemment.

M. FOSTER : Mais il n'y a rien qui montre cela.

M. BRODEUR : Rien à l'exception d'une lettre de M. O'Brien au docteur Thompson, M.P., du Yukon, qui dit :

Re O. W. Roberts dont le certificat de mécanicien de troisième classe n° 3308 a été annulé par le ministre de la Marine et des Pêcheries. Roberts est un mécanicien de première classe. Il a travaillé pour moi depuis

trois années, comme mécanicien en chef sur le "Prospector". Agissez dès maintenant; très important. Que le ministre télégraphie au percepteur de lui remettre son certificat.

M. FOSTER : Ce M. O'Brien, je suppose, est un membre de la compagnie à qui appartient le bateau ?

M. BRODEUR : Oui. Il mentionne dans son télégramme qu'il est le propriétaire du bateau. Tel était l'état de la question lorsqu'elle m'a été soumise.

J'ai vu que le certificat avait été annulé, et que plus tard, le ministre avait détruit le certificat, sans qu'il eût été passé d'examen. La loi m'autorisait-elle alors à m'immiscer dans cette affaire et à réformer la décision qui avait été rendue par le ministre ? C'est une question de droit qui mérite d'être considérée. L'annulation d'un certificat n'est pas un acte purement ministériel ou administratif; c'est en même temps un acte judiciaire; car le ministre ne peut annuler un certificat que lorsqu'il a été commis une action. Dans le cas actuel, le ministre, sur la preuve qui lui était soumise, décida d'annuler le certificat; mais aussitôt après, avant que le certificat eût été remboursé au département, il modifia sa décision et imposa une amende. Il est un article de l'acte de l'inspection des bateaux à vapeur prescrivant que, dans les cas de cette nature, il pourra être imposé une amende. Pouvais-je prendre sur moi de modifier encore une fois la décision qui avait été rendue ? Je soutiens que la loi ne m'autorisait pas à le faire. Je me trompe peut-être dans mon interprétation de la loi, mais dans les statuts et règlements pour l'inspection des bateaux à vapeur, nous relevons ce qui suit :

Les mécaniciens dont les certificats, pour une raison quelconque, auront été annulés, subiront un nouvel examen avant de pouvoir obtenir un certificat de même ordre. Lorsqu'ils auront passé un examen, il leur sera accordé un nouveau certificat. Toutefois, le ministre de la Marine, dans des cas spéciaux, pourra, sur le rapport du bureau d'inspection des bateaux à vapeur, si les circonstances légitiment cette mesure, se dispenser de la formalité du nouvel examen.

M. MACPHERSON : Ce nommé Roberts ayant obtenu un nouveau certificat sous de faux prétextes, comme la société l'affirme, le département avait-il bien le droit, pour la délivrance d'un certificat, de tenir compte, comme évidemment il l'a fait, de la période pendant laquelle il avait été en activité avant l'annulation du certificat ?

M. BRODEUR : Je ne veux pas discuter cet aspect de la question; je ne me préoccupe pas de savoir si le ministre a agi légalement dans les circonstances. La question posée par l'honorable député semble impliquer celle de la légalité de l'acte du ministre. Je suis d'avis qu'il était légal; mais je ne discute pas la décision de l'ancien ministre; je défends mes propres actes; je m'efforce de prouver que je n'avais pas le

droit de m'immiscer dans cette affaire, vu qu'elle avait été réglée par mon prédécesseur.

M. FOSTER : Ce serait subversif de toute bonne administration.

M. BRODEUR : L'honorable député ne niera pas que, dans le cas actuel, l'acte de l'ancien ministre n'est pas administratif, mais judiciaire; et quand une décision a été rendue par un tribunal...

M. FOSTER : Aucun tribunal n'a rendu de décision.

M. BRODEUR : Oui, le ministre, dans les circonstances, était un tribunal. C'est une question d'interprétation du statut. L'honorable député lui-même déclare que le ministre n'avait pas le droit de rétablir le certificat, ayant déjà rendu son jugement. Je me sers du raisonnement même de l'honorable député. Il prétend que la décision du ministre devrait être annulée. Si la première décision du ministre pouvait être annulée, c'est donc que le ministre avait le droit de revenir sur sa décision.

M. FOSTER : Elle ne pouvait être révoquée que d'une certaine manière. Où est le rapport du bureau d'inspection des bateaux à vapeur ?

M. BRODEUR : Il n'y a pas de rapport. C'est le seul point faible de toute la cause.

M. FOSTER : En effet, c'est là un point très faible.

M. BRODEUR : Voyons un peu ce que se propose le législateur. Pourquoi un individu, ayant toute la capacité voulue pour faire fonction de mécanicien, serait-il tenu de subir un nouvel examen ? Si le certificat de cet homme avait été annulé pour cause d'incapacité, je comprendrais qu'il fût absolument nécessaire de soumettre la question au bureau. Mais dans le cas en question, le ministre ne paraît pas s'être placé à ce point de vue.

M. FOSTER : Le ministre pouvait mettre la loi de côté ?

M. BRODEUR : Non.

M. FOSTER : C'est ce qu'il a fait.

M. BRODEUR : Je me sers du raisonnement de l'honorable député. Il déclare qu'une fois une décision rendue un ministre peut la modifier. Votre prédécesseur, dit-il, a rendu une décision, mais vous pouvez la réformer et la révoquer. A mon avis, je ne saurais le faire. Toutefois, il s'agit de déterminer le sens légal du statut, et je suis disposé à soumettre la question au département de la Justice en vue de m'assurer si le ministre a le droit de s'ingérer.

M. BLAIN : Cette amende de \$50 qu'on aurait imposée a-t-elle été perçue par le département ?

M. BRODEUR : Oui ; elle a été payée au percepteur des douanes de Dawson le 8 juillet.

M. FOSTER : De quel droit le ministre a-t-il imposé une amende, au lieu d'annuler le certificat ?

M. BRODEUR : En vertu de l'article 15, je pense.

Somme additionnelle requise pour la construction d'un steamer pour le service sur le lac Winnipeg, \$12,000.

M. FOSTER : Le ministre de la Marine et des Pêcheries voudra-t-il me donner le renseignement qu'il m'a promis hier soir, au sujet du navire qui est employé cette année sur le lac Winnipeg ?

M. BRODEUR : Deux bateaux ont été nolisés de William Robinson, de Selkirk, le "Rocket" et la "Princess", moyennant \$2,500 pour la saison de navigation. Le "Rocket" a été utilisé principalement pour la protection des pêcheries, et la "Princess" pour le transport d'approvisionnements et de matériaux de construction, pour la nouvelle station de pisciculture à la rivière Berens. Le département a soldé tous les frais relativement à ce service. On a fait des préparatifs en vue de la protection des pêcheries du lac Winnipeg et la récolte d'œufs de poisson blanc l'automne prochain, en nolisant le steamer "Premier" du capitaine Robinson, moyennant \$3,000. Ce navire est long de 120 pieds et large de 23 et à peu près deux fois plus grand que le "Rocket".

M. FOSTER : Le département paye les salaires de tous les hommes et le prix de toutes les fournitures ?

M. BRODEUR : Oui ; le département soldé tous les frais d'exploitation. Tous les propriétaires de navire de Selkirk furent invités à faire des offres de navires convenables pour ce service. Le capitaine Robinson est le seul qui eût un navire disponible. Il commença par offrir le "Premier", mais finalement il fut décidé de nolisier le "Rocket" moyennant \$3,000.

M. FOSTER : Combien d'hommes comprend son équipage ?

M. BRODEUR : Sept.

M. FOSTER : Qu'est-ce que fait ce steamer durant l'année ?

M. BRODEUR : Il fait des croisières dans le lac en vue de prévenir les infractions aux lois de pêche.

M. FOSTER : Les infractions sont-elles assez nombreuses pour nécessiter une pareille mesure ?

M. BRODEUR : Oui ; il se fait beaucoup de pêche dans le lac Winnipeg, et ses eaux ont été tellement fréquentées par les pêcheurs, ces années dernières, que si les cho-

M. BLAIN.

ses continuent de la sorte encore quelques années je crains fort qu'il ne reste plus de poisson. C'est ce qui nous a engagé à nous procurer un bateau pour mettre un terme aux infractions contre les lois de pêche.

M. FOSTER : Le navire est-il utilisé de jour en jour ?

M. BRODEUR : Je ne saurais l'assurer.

M. FOSTER : L'utilise-t-on pour des voyages de plaisir ?

M. BRODEUR : Mais non.

M. FOSTER : On m'informe que l'influence du mauvais exemple se fait sentir jusque-là ; et il paraîtrait que le navire est habité depuis quelque temps par un grand nombre d'amis du parti, à qui, j'imagine on a permis de faire une promenade sur les eaux douces du lac, pour refaire leur santé, ou pour quelque autre fin de cette nature. Le ministre en sait-il quelque chose ?

M. BRODEUR : Je ne connais rien de cela.

M. FOSTER : Je pense qu'il ferait bien de s'enquérir, car certainement il ne voudrait pas que ces bateaux fussent chargés de l'exécution de ces voyages de plaisir.

M. BRODEUR : Ce serait contrevenir aux ordres que j'ai donnés relativement à ces bateaux ; j'ai ordonné de ne les utiliser que pour le travail du département.

M. FOSTER : Et avez-vous défendu aux inspecteurs de s'en servir pour des promenades avec leurs amis ?

M. BRODEUR : J'ai refusé de permettre à qui que ce soit de faire des voyages dans ces navires.

M. FOSTER : N'y a-t-il pas sur ce bateau quelque service de table en argent massif ?

M. BRODEUR : Non.

INSCRIPTION PARMIS LES AFFAIRES DU GOUVERNEMENT D'UN PROJET DE LOI RELATIF AUX SOCIÉTÉS D'ART.

M. FIELDING : Il y a, au chapitre des objets d'intérêt public, un projet de loi (n° 50), au nom de M. Carvell, relatif aux sociétés d'art. Afin de mettre le comité à même de discuter ce projet de loi, je propose que cet objet soit compris parmi les projets du Gouvernement, afin que la Chambre puisse s'en occuper, si elle le désire. Il n'est pas probable qu'il soulève d'opposition, et si par hasard il s'en produisait, nous le retirerions. Le personnel de la Chambre s'occupe de la rédaction, et nous lui ferons suivre la filière ce soir ou demain.

M. HENDERSON : Je n'ai pas de raison particulière de m'opposer à ce que ce projet de loi soit compris parmi les affaires du

Gouvernement ; mais c'est une injustice à l'égard des autres députés qui ont le droit de réclamer le même privilège, et qui ont été empêchés de le faire, parce que le Gouvernement s'était réservé tous les jours de la semaine.

M. FIELDING : Si l'honorable député s'y oppose, je n'ai pas un mot à dire et je m'en vais retirer ma motion.

M. HENDERSON : Je ne vois pas pourquoi ce qui est poisson pour l'un serait chair pour l'autre, quoique le bill puisse être excellent.

M. FIELDING : Ce n'est pas une question du favoritisme. Il s'agit d'une proposition qui a été signalée à l'attention du ministère de temps à autre, et j'ai raison de croire qu'on ne s'y opposera pas. Toutefois, si l'honorable député y trouve à redire, nous n'irons pas plus loin.

M. HENDERSON : Tout ce que je désire, c'est que l'honorable ministre ne recommence pas une autre année.

M. FIELDING : Acquitté, mais il ne faut plus recommencer.

(La motion est adoptée.)

La séance suspendue à 6 heures est reprise à 8 heures.

Reprise de la Séance.

LA DATE DE LA PROROGATION.

M. T. S. SPROULE : Je vois que nous avons à peu près terminé l'expédition de la besogne, et nous sommes arrivés, j'imagine, au moment de la session où le très honorable premier ministre est en mesure de nous faire connaître la date de la prorogation. Comme nous nous sommes montrés très généreux dans nos rapports avec le Gouvernement, j'ai pensé qu'il serait porté à honorer le 12 de juillet et à proroger le Parlement ce jour-là.

Sir WILFRID LAURIER : Je n'y avais pas pensé. A propos, quel jour de la semaine le 12 juillet tombe-t-il ? Malgré la peine que j'aurais de désappointer l'honorable député, je dois annoncer que la prorogation aura lieu jeudi prochain.

L'honorable M. WILLIAM PATERSON (ministre des Douanes) : Ce sera justement le 12.

Sir WILFRID LAURIER : Très bien, alors.

DISCUSSION DU RAPPORT DU COMITE SPECIAL CHARGE DE REVISER LE REGLEMENT DE LA CHAMBRE.

Sir WILFRID LAURIER : Il ne reste plus que deux sujets à délibérer, le projet de loi relatif à la pension des ministres et le règlement projeté de la Chambre.

M. FOSTER : Le premier ministre se propose-t-il d'insister sur la discussion et le vote de ces deux projets ?

Sir WILFRID LAURIER : Je ne vois pas de raison de ne pas le faire.

M. SPROULE : Il se trouve très peu de députés pour examiner ces projets ; et comme le règlement intéresse tous les membres, il vaudrait mieux attendre que la Chambre fût au complet. Mais si le Gouvernement se propose d'en presser l'adoption quand même, je suppose qu'il n'y a pas d'objection à ce que nous délibérions, d'abord, les articles qui n'ont pas été modifiés.

Sir WILFRID LAURIER : Ce serait perdre notre temps. Si nous n'adoptons pas ce règlement révisé à cette session-ci, nous devrons refaire tout ce travail la session prochaine.

M. FOSTER : Nous pouvons aborder l'examen des articles, et s'il se trouve quelque amendement que nous sommes désireux de discuter, nous pourrions le réserver quelque temps.

M. SPROULE : Quand même nous ne l'adopterions pas cette session-ci, qu'est-ce qui nous empêchera de l'adopter en aucun temps pendant la session prochaine, considérant que le Sénat devra également s'en occuper ?

Sir WILFRID LAURIER : Pour la raison qu'il ne faut jamais remettre au lendemain ce que l'on peut faire le jour même.

M. SPROULE : C'est là une excellente règle en son temps ; mais je ferai observer au premier ministre que le règlement de la Chambre est d'un intérêt très grand, que la Chambre n'est pas disposée à renoncer de gaieté de cœur à aucun de ses droits, et à mon avis elle ne doit pas le faire. Le Gouvernement exerce toujours une autorité suffisante sur la Chambre, par suite des fonctions administratives qu'il détient, sans qu'il lui soit nécessaire d'empiéter sur les droits que le règlement reconnaît à la députation. Est-il bien sage de reviser à la hâte le règlement, surtout lorsqu'on le fait dans le but de restreindre les droits des députés ? J'ai observé que cette question du règlement de la Chambre a toujours été considéré comme très importante ; il n'est pas habituel d'adopter des amendements à la suite d'un simple examen fait à la course.

Sir WILFRID LAURIER : Je proteste que personne n'a le désir de restreindre les droits ou privilèges de la députation. Ce règlement a été préparé pour la gouverne de la Chambre, et tout autant pour le bénéfice de l'opposition que pour celui du Gouvernement ; et peut-être plus pour le bénéfice de l'opposition que pour celui du Gouvernement, car ce règlement tend plutôt à entraver la majorité dans l'intérêt de la minorité.

M. SPROULE : C'est vrai, et cependant ce n'est pas parfaitement exact. Un des

amendements que l'on propose, et que du reste je n'ai pas encore examiné, restreint le droit du député de proposer l'ajournement en vue de la délibération d'une question quelconque. Ce privilège est légitime, et je ne pense pas que la Chambre doive renoncer à aucun de ses privilèges à cet égard.

(La Chambre passe à la suite de la discussion en comité général sur le rapport du comité spécial chargé de reviser le règlement de la Chambre.)

Sur l'article 36—(Questions):

Il peut être posé des questions aux ministres de la couronne quant à toute affaire publique, et à d'autres membres, quant à tout projet de loi, motion ou autre affaire publique relevant de la Chambre et intéressant tels membres; mais en posant ces questions, comme en y répondant, il m'est permis de présenter aucun argument, de formuler aucune opinion, ni d'énoncer aucun fait, si ce n'est dans la mesure nécessaire pour se faire comprendre. Et en répondant à toute question de la sorte, on ne devrait pas discuter le sujet auquel elle a trait.

2. Si, au jugement de M. l'Orateur, une question à un ministre de la couronne, inscrite au feuillet, nécessite une longue réponse, il pourra, à la demande du Gouvernement, ordonner que cette question soit inscrite comme avis de motion et renvoyée, en conséquence, à la place qu'elle doit occuper au feuillet, et le greffier de la Chambre est autorisé à faire les modifications de formes nécessaires à cet effet.

M. FOSTER: Le déplacement se fait sans retard ni discussion?

Sir WILFRID LAURIER: Oui.

M. STOCKTON: Cela vaut mieux que l'ancienne règle.

M. FOSTER: Oui.

M. FIELDING: Et sans qu'il soit nécessaire de présenter une motion.

M. HENDERSON: "Et en répondant à toute question de la sorte on ne devra pas discuter le sujet auquel elle a trait". Il est à ma connaissance que les ministres profitent souvent de la réponse qu'ils ont à faire pour en dire beaucoup plus qu'on n'en demande, et cela dans le but de gagner quelque avantage politique. J'ai souvent trouvé cette pratique très condamnable. C'est virtuellement un plaidoyer qu'on fait sans que le député qui pose la question soit à même de répliquer; et, à mon avis, l'article du règlement devrait être rédigé de manière à restreindre la réponse à ce que demande la question, sans permettre d'y rien ajouter de discutable ou d'étranger, tant que le député posant la question ne sera pas mis à même de répliquer.

M. SPROULE: Puis, à une certaine phase de la session, il n'est plus possible d'attendre les avis de motion, et dans le cas d'une question longue, si le Gouvernement ne veut pas fournir de renseignement, il peut se contenter de dire: faites une mo-

tion. Il est possible qu'il soit trop tard pour présenter une motion, et dès lors l'opposition ne peut plus obtenir le renseignement qu'il lui faut.

Sir WILFRID LAURIER: Je suis bien persuadé que l'honorable député (M. Sproule) trouverait le moyen de se faire donner le renseignement voulu dès que la Chambre serait invitée à se former en comité des subsides. L'opposition, comme l'honorable député (M. Sproule) le sait aussi bien que nous tous, est toujours parfaitement en mesure de se protéger, si on ne la traite pas avec justice.

M. SPROULE: Pas toujours.

Sur l'article 84 (conférence avec le Sénat):

1° Dans les cas où le Sénat n'est pas disposé à accepter les amendements faits par la Chambre des communes ou dans ceux où la Chambre des communes n'est pas disposée à accepter les amendements du Sénat, la Chambre des communes sera prête à entendre les raisons qui engagent le Sénat à ne pas accepter ces amendements ou à insister pour qu'ils soient acceptés (selon le cas), par message, et sans conférence, à moins que, n'importe quand, le Sénat ne désire faire connaître ses raisons lors d'une conférence.

Toute conférence entre les deux Chambres pourra être une conférence libre.

2° Lorsque la Chambre demande une conférence avec le Sénat, les raisons qui devront être exposées de sa part, lors de cette conférence devront avoir été énoncées et acceptées par la Chambre avant qu'il soit transmis un message à cet effet.

M. FOSTER: Qu'entendez-vous par une conférence libre?

Sir WILFRID LAURIER: Jusqu'ici ces conférences ont été entourées de beaucoup de formalités. D'après la loi actuelle, il faut adopter les questions ici et remettre des instructions écrites de la part de la Chambre à ceux de ses membres qui la représentent à cette conférence; et ici, nous autorisons une conférence libre, sans aucunes instructions. Toutes les instructions se trouvent comprises dans les raisons que donne la Chambre de sa divergence d'opinion.

Sur l'article 87 (matières d'intérêt privé; pétitions relatives à des bills d'intérêt privé):

87. 1° Il ne sera reçu par la Chambre de pétitions relatives à des bills d'intérêt privé que dans les six premières semaines de la session; et tout bill d'intérêt privé devra être présenté à la Chambre dans les deux semaines après que l'examineur ou le comité des ordres permanents aura fait un rapport favorable sur la pétition y relative; et il ne pourra être reçu de motion pour la suspension de l'application de cette règle à moins que le comité des ordres permanents n'ait d'abord proposé telle suspension dans un rapport énonçant les raisons qui militent en faveur de cette suspension.

2° Dans tous les cas où les défenseurs de bills d'intérêt privé ne seront pas prêts à soumettre

leurs propositions à la discussion, quand elles auront été appelées deux fois pour être examinées par le comité, tous les comités chargés de l'examen de ces bills d'intérêt privé prendront pour règle d'en faire rapport sur-le-champ à la Chambre en même temps qu'ils feront l'exposé des faits et qu'ils proposeront le retrait de ces propositions de loi.

M. FOSTER : Cette règle nouvelle mettra heureusement fin à ces sursis sans cesse renouvelés.

M. SPROULE : Cet amendement qui prolonge la période durant laquelle il est permis de présenter des pétitions en vue du dépôt de bills d'intérêt privé, au commencement de la session, me paraît bien inspiré, car, de fait, il nous faut accorder de ces sursis, et nous sommes appelés à le faire, non seulement une fois, mais à plusieurs reprises. Je comprends que dans un cas de nécessité, il soit sage d'y consentir; mais d'année en année, cette pratique a eu l'effet de prolonger sensiblement la session, et d'empêcher l'examen sérieux des projets de loi, ceux-ci nous étant soumis de plus en plus tard, alors que la députation est fatiguée de la discussion de bills et ne s'y intéresse plus. Quant à modifier cet article du règlement, établissons un délai aussi long qu'il est nécessaire afin qu'on ait tout le temps voulu pour faire le dépôt de bills privés; mais une fois ce délai fixé, il faudrait faire en sorte qu'on ne déroge pas à la règle. Et tâchons de bien faire saisir au public l'importance de cette règle, de manière à ce que nous ne souffrions plus de cette pratique des sessions antérieures, de présenter des bills presque jusqu'au jour de la prorogation.

Sir WILFRID LAURIER : L'honorable député verra un peu plus loin que nous avons pris des mesures pour empêcher la présentation tardive de pétitions relatives à des bills d'intérêt privé.

Sur l'article 88 (dépôt de projets de loi et honoraires) :

88. 1° Toute personne désireuse d'obtenir un bill d'intérêt privé remettra au greffier de la Chambre, au moins huit jours avant la rentrée des Chambres, le texte de ce projet de loi, en anglais ou en français, en même temps qu'une somme suffisante pour solder les frais de traduction et d'impression dudit projet de loi; la traduction devant être faite par les employés de la Chambre, et l'impression par le département des Impressions publiques; (et si ce projet de loi n'est pas déposé dans le délai ci-dessus indiqué, le requérant devra en outre des sommes exigées pour l'impression et la traduction, verser une taxe de \$5 pour chacun des jours écoulés depuis ladite date précédant de huit jours celle de la rentrée des Chambres et la date du dépôt dudit projet de loi. Mais ladite taxe additionnelle n'excédera en tout dans aucun cas la somme de \$200.

2° Après la 2e lecture du projet de loi, et avant qu'il soit délibéré par le comité chargé de son examen, le requérant devra dans tous les cas payer les frais de l'impression de

l'acte dans les statuts, ainsi qu'une taxe de \$200.

Taxes additionnelles:

3° Les taxes suivantes seront également perçues et payées en outre des précédentes, savoir:

- a) Pour la suspension de l'application du règlement de la Chambre relativement à un bill ou à une pétition s'y rapportant, pour chaque suspension... \$100 00
- b) Quand un bill est présenté à la Chambre après la huitième semaine et avant la fin de la douzième semaine. 100 00
- c) Quand un bill est présenté à la Chambre après la douzième semaine de la session... 200 00
- d) Quand le capital-actions projeté de la compagnie est de plus de \$250,000 et ne dépasse pas \$500,000... 100 00
- e) Quand le capital-actions projeté de la compagnie est de plus de \$500,000 et ne dépasse pas \$750,000... 150 00
- f) Quand le capital-actions projeté de la compagnie est de plus de \$750,000 et ne dépasse pas \$1,000,000... 200 00
- g) Quand le capital-actions projeté de la compagnie est de plus de \$1,000,000 et ne dépasse pas \$1,500,000... 300 00
- h) Quand le capital-actions projeté de la compagnie est de plus de \$1,500,000 et ne dépasse pas \$2,000,000... 400 00
- i) Pour chaque million de dollars additionnel ou fraction d'icelui... 100 00

M. SPROULE : C'est à part des frais ordinaires ?

Sir WILFRID LAURIER : Oui.

M. SPROULE : L'idée peut être excellente mais il se produira à ce sujet beaucoup de plaintes.

Sir WILFRID LAURIER : Je ne le pense pas. Les taxes sont de deux sortes : d'abord celles qui sont exigées pour cause de retard et de négligence. Ce n'est que juste et personne ne pourrait s'y opposer. Quant aux autres taxes, elles sont proportionnelles à l'importance de la loi que l'on veut faire adopter.

M. SPROULE : Je ne dis pas que la Chambre s'y opposerait; mais les solliciteurs des bills y trouveront à redire.

Sir WILFRID LAURIER : C'est possible.

M. SPROULE : Ce règlement aura un mérite, du moins, celui d'empêcher les compagnies de demander les chiffres élevés de capitalisation quelles demandent aujourd'hui.

Sur l'article 90 :

E) Tous les bills d'intérêt privé en vue de la constitution de compagnies en corporations devront être rédigés de manière à concorder avec les dispositions de l'acte général relatif aux détails que ces bills doivent prescrire; à moins de raisons spéciales on ne pourra se faire dispenser de l'observance de cette règle ni obtenir l'insertion d'autres prescriptions quant à ces détails, et il sera annexé au projet de loi une note indiquant les dispositions dans lesquelles on se propose de s'éloigner des pres-

criptions de l'acte général; les projets de loi qui ne seront pas rédigés en conformité de cette règle devront être refondus par les promoteurs et réimprimés à leurs frais avant qu'aucun comité délibère leurs dispositions.

M. SPROULE : C'est ici qu'il me semble que nous pourrions employer le moyen dont nous nous servions jadis, et mettre entre parenthèses ou en italiques tout amendement.

Sur l'article 108 :

108. Tous les bills d'intérêt privé dont un comité fait rapport à la Chambre pourront, par une seule motion, être renvoyés à un comité général de la Chambre, et ce comité pourra faire rapport d'un seul ou de plusieurs de ces bills à la même séance.

Sir WILFRID LAURIER : Le greffier de la Chambre propose d'ajouter les lignes suivantes à la fin de cet article :

A l'expiration de l'heure assignée à la délibération des bills d'intérêt privé, le président, en levant la séance du comité, fait rapport à la Chambre des bills qui pourront avoir été adoptés par le comité; et le bill resté en délibération à l'expiration de l'heure conservera son rang sur le feuillet pour la prochaine séance.

Le but de cette règle est de permettre de renvoyer tous les bills au comité général à huit heures, sans qu'il soit nécessaire de se former en comité et de lever la séance pour chacun d'eux.

M. FOSTER : C'est là la procédure anglaise.

M. STOCKTON : C'est celle que nous suivons à la législature du Nouveau-Brunswick.

(L'article, ainsi modifié, est adopté.)

Sur le paragraphe 2, de l'article 117 (agents parlementaires) :

2° Une liste de ces agents sera gardée par le greffier des bills d'intérêt privé et il en sera déposé une copie entre les mains du greffier de la Chambre.

M. BARKER : Comme suite à ce que j'imagine être le but de cette mesure, on devrait obliger la personne qui s'inscrit comme agent pour les bills d'intérêt privé à déclarer le nom de ses associés ou de son bureau.

Sir WILFRID LAURIER : Je ne vois pas trop où l'honorable député veut en arriver avec son amendement.

M. BARKER : On a un but en imposant des restrictions à un agent qui doit comparaître devant les comités parlementaires. Quel que soit ce but, il importe de connaître non seulement qui est l'agent, mais aussi quels sont ses associés.

Sir WILFRID LAURIER : Je ne vois pas à quoi cela pourrait servir. Je suppose que la société dont fait partie quiconque

M. SPROULE.

remplit le rôle d'agent parlementaire est connue de tout le monde.

M. BARKER : Son associé peut être un membre de la Chambre.

Sir WILFRID LAURIER : Tout le monde le saurait.

M. BARKER : Je ne suis pas certain que tout le monde le saurait, et je crois qu'il est important que, lorsque des membres de la Chambre sont les associés d'agents parlementaires, le fait soit consigné.

M. EMMERSON : J'appellerai l'attention du comité général sur l'article 92 qui prescrit le dépôt d'une carte ou d'un plan lors de la présentation d'une pétition en faveur de la création d'une compagnie de chemin de fer, de canal, etc. Je crois que la même règle devrait s'appliquer aux compagnies sollicitant l'autorisation d'établir des lignes de télégraphe ou de téléphone ou des lignes devant servir à la transmission de la force motrice. Il me semble que ces compagnies devraient déposer des cartes indiquant les routes où elles désirent faire passer ces lignes.

M. FOSTER : Je propose à mon honorable ami d'étudier en leur ordre les articles qui ont été réservés.

Sur l'article 37 :

37. 1) Une motion tendant à faire lever la séance (excepté lorsqu'elle est faite dans le but de discuter une question urgente d'intérêt public) est toujours régulière; mais aucune motion n'est faite ensuite pour le même objet qu'après une délibération sur quelque proposition intermédiaire.

2) La permission de présenter une motion pour lever la séance (quand c'est dans le but de discuter une question urgente d'intérêt public) doit être demandée après que les affaires courantes (article 25) sont expédiées et avant de passer aux avis de motion ou à l'ordre du jour.

3) Le député qui désire faire une pareille motion doit, de son siège, demander la permission de présenter une motion tendant à lever la séance, dans le but de discuter une question urgente d'intérêt public, et mentionner cette question.

4) Puis, il remet une mention écrite de la question qu'il propose de discuter à l'Orateur qui, s'il la juge régulière, en donne lecture et demande si la Chambre décide de donner cette permission au député. S'il y a opposition, l'Orateur prie les députés qui appuient la motion de se lever et, si plus de vingt députés se lèvent, l'Orateur accorde la parole au député qui l'a demandée.

5) Lorsque moins de vingt, mais non moins de cinq députés se lèvent, la question de savoir si le député a la permission de proposer que la séance soit levée est immédiatement mise aux voix, sans débat, et résolue, au besoin, par un vote à mains levées.

6) La motion ne peut être faite sans la permission ou l'appui nécessaires.

7) Le droit de proposer à la Chambre de lever sa séance pour les fins susdites est assujéti aux restrictions suivantes :

a) Pas plus qu'une motion semblable ne peut être faite à la même séance ;

b) Pas plus qu'un sujet ne peut être discuté à l'occasion de la même motion ;

c) La motion ne doit pas remettre en discussion un sujet qui a été discuté à la même session ;

d) La motion ne doit pas anticiper la discussion d'un sujet qui a préalablement été fixée pour un certain jour ou avoir trait à un sujet relativement auquel un avis de motion a préalablement été donné.

e) La motion ne doit pas soulever une question de privilège personnel.

f) La discussion à laquelle la motion donne lieu ne doit plus soulever une question qui, d'après le règlement de la Chambre, ne peut être discutée qu'après une motion formelle dont un avis a été donné.

Sir WILFRID LAURIER : Cet article est emprunté au règlement de la Chambre des communes d'Angleterre.

M. SPROULE : Je ne sais pas ce que d'autres pensent, mais je crois que cet article est tout à fait trop restrictif. La situation n'est pas la même ici qu'à la Chambre des communes d'Angleterre, et nous n'avons pas rencontré les mêmes obstacles qu'elle dans l'expédition des affaires. Il est incontestable que, plusieurs années durant, on a fait au parlement anglais de l'obstruction systématique et persistante à un tel point qu'il s'y expédiait très peu d'affaires. En conséquence, il devint nécessaire d'avoir recours à une espèce de clôture pour mettre fin à la discussion et permettre à la Chambre de faire sa besogne.

Mais cela n'a jamais eu lieu au parlement canadien, et il me semble qu'en adoptant cet article du règlement, nous restreindrions outre mesure les privilèges des députés. A première vue, il paraît singulier—j'allais dire absurde—de supposer qu'un député doit colporter une requête des uns aux autres, afin d'obtenir vingt signatures avant de pouvoir soulever une question qui est urgente, selon lui. D'autres peuvent l'envisager autrement, parce qu'il ne s'agit pas au fait des circonstances ou de la genèse de l'affaire qu'il se propose de discuter. C'est au député lui-même, il me semble, de juger si une question est urgente ou si elle ne l'est pas.

M. FOWLER : Ce que je trouve de plus répréhensible dans cet article du règlement, c'est qu'il interdit de discuter un sujet relativement auquel un avis de motion figure sur le feuilleton. Un député pourrait inscrire cet avis de motion sans avoir l'intention de présenter la motion, et empêcher par là la discussion de la question. Je ne comprends pas la nécessité de cette disposition.

Sir WILFRID LAURIER : C'est une ancienne disposition. Lorsqu'un avis de motion figure à l'ordre du jour, le sujet auquel il se rapporte ne peut être discuté que lorsque la motion est mise en délibération.

M. FOWLER : Il arrive d'ordinaire que, pendant les deux ou trois dernières semaines de la session, ces avis de motion ne peuvent pas être discutés. Par conséquent, cet article empêchera de discuter les sujets auxquels ils se rapportent en n'importe quel temps de la session.

Sir WILFRID LAURIER : En toutes circonstances j'hésiterais à modifier le règlement de la Chambre des communes. Il est le fruit de l'expérience de plusieurs siècles et, mis à l'épreuve, il a répondu à tous les besoins.

M. SPROULE : Supposons qu'un avis d'une motion ait été donné et qu'elle ne puisse pas venir en discussion, cet article du règlement ne permettrait pas de nous occuper de l'objet de cette motion.

M. FIELDING : C'est-à-dire tant que l'avis de motion n'est pas rayé du feuilleton.

M. SPROULE : En supposant qu'il serait rayé, vous ne pourriez pas davantage discuter la question, aux termes de cet article du règlement, parce qu'un avis de motion aurait été donné et que le cas où il serait rayé n'est pas prévu.

Sir WILFRID LAURIER : Si l'article n'est pas clair, je veux bien qu'on le modifie ; mais on me dit qu'il est la reproduction fidèle d'un article du règlement de la Chambre des communes d'Angleterre.

M. STOCKTON : Les circonstances sont un peu différentes de celles qui prévalent au Parlement impérial, où son règlement a été basé sur un état de choses qui n'existe pas ici. La première fois qu'on voulût restreindre le droit de discussion, M. Gladstone s'opposa vigoureusement à cette tentative ; mais plus tard, lorsque des mêmes obstructionnistes l'obligèrent à reviser le règlement, lord Randolph Churchill s'opposa aussi énergiquement à la proposition de M. Gladstone. Tous deux sont connus pour avoir soutenu la thèse que, dans une assemblée délibérante comme le Parlement anglais, il faut accorder la plus complète liberté de discussion. Il y a un point qui me semble répréhensible. Le septième alinéa de l'article 37 prescrit que :

Le droit de proposer à la Chambre de lever sa séance pour les fins susdites est assujéti aux restrictions suivantes :

a) Pas plus qu'une motion semblable ne peut être faite à la même séance.

Un député pourrait avoir l'intention de proposer qu'on lève la séance, afin de saisir la Chambre de quelque question importante. Un autre, devant son dessein pourrait l'en empêcher, en présentant une motion avant lui.

Sir WILFRID LAURIER : Personne ne pourrait être ainsi privé de l'exercice de ses droits par un autre, à moins que cet autre n'ait aussi une question urgente, d'intérêt

public à soumettre à la Chambre. Dans ce cas, l'une pourrait venir en discussion un jour, et l'autre le lendemain.

M. FOSTER : Je vois que l'article 127 du règlement de la Chambre des communes d'Angleterre obvie à l'inconvénient que signale le représentant de Grey (M. Sproule).

Une motion ne doit pas anticiper la discussion d'un sujet qui a préalablement été fixée pour un certain jour, lorsqu'un avis de motion à ce sujet a été donné et n'a pas été retiré.

Tout ce qu'il y a à faire, c'est d'ajouter quelques mots pour assimiler les deux textes.

Sir WILFRID LAURIER : J'y consens volontiers. Je croyais que cet article reproduisait mot pour mot l'article du règlement anglais. Je propose que les mots "et n'a pas été retiré" soient ajoutés.

M. STOCKTON : Cela aurait pour effet d'empêcher ce qui est prévu par l'alinéa "a".

M. FOWLER : Cela ne supprime pas l'inconvénient que j'ai signalé. Le voici : en inscrivant et en maintenant un avis de motion sur le feuillet, on peut empêcher la discussion d'un sujet.

M. FOSTER : Sous l'empire de l'article précédent, l'avis ne peut pas être maintenu. Il est mis de côté, à moins qu'on ne demande de le réserver.

M. FOWLER : Supposons que l'avis de motion ne soit pas touché. L'inconvénient, c'est qu'il y a toujours deux ou trois semaines avant la clôture de la session pendant lesquelles les avis de motion ne peuvent pas venir en discussion, tout le temps étant consacré à l'étude des propositions ministérielles.

M. FIELDING : Mais, pendant ces quelques semaines, on demande fréquemment à la Chambre de se déclarer en comité des subsides, ce que fournit une occasion de discussion. Ainsi, ce désavantage est compensé.

M. FOWLER : Si je ne me trompe, il n'est pas permis de présenter une motion à l'occasion de la proposition de passer à la discussion du budget.

M. FIELDING : Il ne s'agit pas de présenter une motion, mais d'avoir l'occasion de discuter un sujet.

M. FOWLER : Mais vous supprimez ce privilège.

M. FIELDING : Non ; si ce n'est sur une motion tendant à faire lever sa séance. La proposition de passer à la discussion du budget offre de nombreuses occasions de discuter certains sujets ; lorsque les avis de motion ne peuvent plus venir en discussion.

M. HENDERSON : Est-ce à dire que, sur la proposition de passer à l'examen du budget, il est permis de traiter un sujet

Sir WILFRID LAURIER.

qui figure déjà au feuillet comme avis de motion ? J'ai toujours cru qu'il était interdit de discuter une question qui faisait l'objet d'un avis de motion.

M. FIELDING : Mon honorable collègue, l'ancien orateur (M. Brodeur), croit, me dit-il, que l'honorable député (M. Henderson) a raison. Je ne voudrais pas être trop affirmatif, bien que j'aie cru qu'il était permis de traiter un sujet faisant l'objet d'un avis, pourvu qu'on ne présentât pas de motion. Je me suis peut-être prononcé trop à la hâte.

M. BERGERON : Alors, le député de King-et-Albert (M. Fowler) a raison et il n'est pas permis de discuter un sujet qui fait l'objet d'un avis de motion inscrit sur le feuillet.

M. FIELDING : Si c'est la règle, elle existe depuis longtemps.

M. BERGERON : D'accord, mais nous revisons le règlement et nous voulons que les modifications soient compatibles.

M. KEMP : Pourrions-nous provoquer, comme auparavant, un vote de la Chambre à l'occasion de la motion relative à l'examen du budget ?

Sir WILFRID LAURIER : Parfaitement.

M. R. L. BORDEN : Naturellement, cet article supprime le privilège de proposer la clôture de la séance dans le but de soulever une discussion. J'incline à croire que le changement outrepassé les exigences de la situation. Nous aurions peut-être dû nous contenter de décréter qu'il faudra que vingt députés se lèvent, sans restreindre d'avantage ce privilège. Je ne crois pas que cette modification ait jamais été aussi nécessaire ici qu'en Angleterre. Je n'assistais pas à la séance du comité lorsque cet article du règlement a été adopté. Ce n'est pas à dire que je refuse de l'accepter ; cependant, si nous constatons qu'il nous impose des restrictions injustifiables, nous devons demander son abrogation.

M. SPROULE : Il est beaucoup plus facile de river nos chaînes que de les briser. C'est aller loin que de gêner de cette manière la liberté de parole des députés du Parlement canadien. Il me semble que cette Chambre n'a guère abusé de ce privilège. Lorsque le premier ministre actuel était dans l'opposition, je me souviens qu'une fois ou deux on l'a exercé jusqu'aux extrêmes limites. Ainsi, lui et ses amis ont continué une discussion trois semaines durant—ce fut de l'obstruction entêtée et opiniâtre.

Sir WILFRID LAURIER : La perversité de nos adversaires nous y obligeait.

M. SPROULE : C'était en 1885. Pendant trois semaines, les députés d'un parti ont discoursé tandis que ceux de l'autre parti n'ont pas soufflé mot. En 1896, il y eut un peu de bavardage pendant quelque temps.

C'est beaucoup faire que d'adopter cet article du règlement. Il me semble qu'un député ne devrait pas être soumis à ces ennuis et à ces restrictions lorsqu'il désire saisir la Chambre d'une question qui a de l'importance à ses yeux.

Sir WILFRID LAURIER : Le représentant de Cumberland (M. Logan) désirait soulever une question relative à l'article 2 du règlement.

Sur l'article 2 (séances de la Chambre).

M. CALVERT : Le député de Cumberland vient d'être appelé au dehors. Il désire proposer au comité, de modifier l'article 2, au lieu de l'adopter tel quel. Actuellement, il décrète que, le mercredi, la séance commencera à une heure au lieu de trois. Une heure, c'est un peu tôt. Il est vrai que, règle générale, les comités ne sont pas censés siéger ce jour-là. Cependant, le comité de l'agriculture se réunit le mercredi. De plus, à la présente session, il y a eu fréquemment des séances d'autres comités le même jour. Il serait préférable de fixer la séance de la Chambre à deux heures, car autrement, les députés n'auront pas assez de temps pour le lunch.

M. EMMERSON : Ne pourrait-on pas lever la séance à six heures le lundi ou le vendredi, lorsqu'il y a peu de députés présents, au lieu du mercredi ?

M. STOCKTON : Vendredi soir serait mal choisi pour les réunions mondaines.

M. J. D. REID : Je me demande pourquoi nous prendrions une soirée de congé au milieu de la semaine, vu surtout que plusieurs députés viennent de loin. Il me semble injuste de les obliger à demeurer oisifs un soir par semaine. S'il faut absolument suspendre nos travaux un soir chaque semaine, ce devrait être le vendredi soir, car plusieurs députés sont alors absents. Lorsqu'il y aura une raison spéciale de lever la séance le mercredi soir ou en tout autre temps, nous pourrions le faire comme nous l'avons déjà fait parfois. Poser comme règle la clôture de la séance le mercredi soir ce serait prolonger les sessions qui sont déjà assez longues.

M. SPROULE : Un autre inconvénient grave, à mes yeux, c'est la nécessité de nous réunir à une heure le mercredi. Lorsque la session bat son plein, les comités siègent ordinairement jusqu'à une heure. Cela obligerait les membres d'un comité à se rendre aussitôt à la Chambre, sans avoir le temps de prendre le lunch.

M. FOWLER : Que les comités lèvent leur séance à midi.

M. SPROULE : L'heure de clôture des comités à midi n'est pas prévu.

Sir WILFRID LAURIER : Il n'y a pas de disposition qui fixe la clôture de la séance à une heure.

M. SPROULE : Mais les comités siègent ordinairement jusqu'à une heure, surtout le comité des chemins de fer. Allez-vous prolonger les séances de comité jusqu'à une heure, et commencer celles de la Chambre à la même heure ?

M. CAMPBELL : Les comités pourront lever leur séance à midi.

M. SPROULE : Cela conviendrait mieux au Gouvernement qu'à l'opposition.

M. STOCKTON : Je n'y vois aucun inconvénient, pourvu qu'il soit entendu que les comités se réuniront à dix heures, le mercredi. Ils pourraient alors finir la séance plus de bonne heure et la Chambre pourrait se réunir à une heure. Qu'il soit convenu que les comités se réuniront à 10 heures et lèveront leur séance à midi.

M. BERGERON : Bien que je fusse membre du comité qui a voté ce rapport, j'avoue que j'ai eu le tort de m'absenter lors de la discussion de cet article du règlement. Je n'en vois pas la nécessité. Ce serait une soirée de perdue pour tout le monde. Si des députés veulent prendre un soir de congé, rien ne les en empêche, mais les autres peuvent travailler le mercredi. Je crois que cela n'est pas à propos et j'insiste pour que l'on s'en tienne aux anciennes heures.

M. FOSTER : Je puis être un peu vieux jeu en cela, mais je n'aime pas cette innovation et je ne crois pas qu'elle hâtera l'expédition des affaires; je pense plutôt qu'elle aura un résultat absolument contraire. Pour venir ici à une heure vous auriez à révolutionner les usages de la ville, vu que le lunch n'est pas prêt, dans les hôtels où là où vous lûchez, avant une heure. Vous vous apercevrez que les députés luncheront, comme ils font maintenant, à une heure et qu'ils se rendront à la Chambre à deux. De plus, ce n'est pas le moyen de faire du bon ouvrage que de travailler tout de suite après le repas. Enfin, vous interposez un congé juste au milieu de vos jours de travail. À l'heure qu'il est, les députés s'en vont chez eux le vendredi, et le vendredi, conséquemment, n'est pas une journée complète de travail; on ne saurait provoquer un vote ce jour-là et les affaires sont remises. D'un autre côté, les députés ne reprennent pas le travail avant le mardi; les uns reviennent le lundi, pendant l'après-midi ou le soir, et l'arrière-garde arrive le mardi; de sorte que le lundi et le vendredi ne sont pas entièrement consacrés aux affaires. Or, vous vous proposez d'interposer entre ces deux congés un autre demi-congé, et cela désorganiserait notre besogne et notre travail. Je ne vois pas pourquoi nous subordonnerions nos travaux de législation aux exigences mondaines. Nous sommes ici pour légiférer et, si nous pouvons entre temps nous permettre des divertissements mon-

dains, tant mieux ; mais, ce n'est pas pour cela que nous venons ici.

M. SPROULE : Je crois qu'il serait préférable de supprimer une grande partie de nos plaisirs mondains.

M. FOSTER : En effet. Je me souviens que, quand j'étais membre du cabinet, nous eûmes occasion d'en parler et de dire que nous éviterions de donner des dîners au milieu de la semaine, de réserver pour le vendredi et le samedi ; et nous avons souvent dans le passé—et j'ose dire que des ministres font la même chose aujourd'hui—sacrifié des dîners pour ne pas interrompre l'ouvrage. Si vous faites une concession aux exigences sociales, je crois que vous désorganisez le travail qui nous amène ici. C'est bon pour des jeunes gens comme le premier ministre, mais de vieux galants comme moi et le député de King-et-Albert, ici présent (M. Fowler), préfèrent être à leur affaire que de prendre part aux divertissements mondains.

Sir WILFRID LAURIER : Pas d'amusements ?

M. FOSTER : Sérieusement, je ne veux pas prophétiser, mais je crois que, si nous faisons cette innovation, nous ne faciliterons pas l'expédition des affaires.

M. R. L. BORDEN : L'idée du comité,—je ne sais pas si elle était bien fondée ou non—était qu'en levant la séance à six heures, le mercredi, nous pourrions empêcher les réunions sociales de nuire aux affaires publiques. Elles leur nuisent maintenant. Je remarque que très souvent la Chambre est à moitié vide les soirs où il y a des réunions sociales, et c'était l'idée du comité que, si le mercredi pouvait être réservé à ces plaisirs, nous serions moins troublés dans l'avenir que par le passé. Il me semble que ce comité ne devrait pas oublier que nous nous proposons de consacrer autant d'heures aux affaires publiques que si nous siégeons le mercredi, disons de trois heures à dix comme auparavant. Si nous siégeons jusqu'à dix heures nous ferions juste ce que nous nous proposons de faire en siégeant jusqu'à six heures. Je ne suis pas particulièrement attaché à cette innovation, mais je ne crois pas qu'elle gêne l'expédition des affaires. Je pense que nous accomplirons le même travail que par le passé.

M. FIELDING : Entre deux heures et une, je préfère deux heures, parce que je me rends compte des objections que l'on a à une heure. Une heure est l'heure du lunch, et il serait difficile de la changer ; je préfère donc deux heures, mais je présume que le comité a eu de bonnes raisons pour adopter une heure et je ne suis pas disposé à lui chercher noise à ce sujet. Quant à la question d'avoir un soir de congé, je dois dire qu'il n'y a pas de corps législatif connu qui travaille autant la nuit que la Chambre

M. FOSTER.

des communes. Plusieurs députés sont accablés en raison de leur présence à la Chambre pour l'expédition de la besogne parlementaire. Au congrès des Etats-Unis, la Chambre des représentants ne siège jamais le soir, excepté dans des cas pressants.

A la Chambre des communes d'Angleterre, on n'aurait pas l'idée de siéger le soir cinq jours de la semaine, comme nous le faisons. Il y a un soir de congé. Il est absurde et injuste de nous tenir au travail chaque soir cinq jours par semaine, surtout vers la fin de la session lorsque nous siégeons jusque dans la nuit et, encore plus, lorsqu'il y a des séances du matin qui imposent un surcroît de travail à ceux qui suivent de près la besogne parlementaire et les rendent incapables de rendre de bons services.

Je partage l'avis du chef de l'opposition qui déclare que ce congé doit avoir pour résultat de nous mettre mieux en état de remplir nos devoirs les autres soirs. L'assistance serait plus nombreuse ; plusieurs députés s'absentent n'importe quel soir de la semaine, et ce serait un grand avantage, si tous les amusements mondains pouvait avoir lieu le mercredi. La somme de travail que cette Chambre accomplit le soir n'est pas favorable à la santé ni au bien-être de la députation. Il y aurait beaucoup à dire en faveur du projet d'interrompre nos délibérations un soir par semaine.

M. SPROULE : Nous réunirons-nous à une heure ?

M. FIELDING : J'aimerais mieux deux heures, mais je ne veux rien proposer à l'encontre du rapport du comité.

M. SPROULE : Au point de vue de la médecine, je m'opposerais au choix d'une heure pour le commencement des séances, car ce serait certainement faire tort aux organes de la digestion que de prendre le lunch à des heures différentes.

M. FIELDING : Que diriez-vous du plan de commencer la séance à deux heures ?

M. SPROULE : Ce serait parfait ; je ne m'y opposerais pas. Si ce congé a pour but de favoriser ces événements mondains, je dois déclarer au cabinet et au chef de l'opposition qu'il vaudrait mieux en supprimer plus de la moitié dans leur propre intérêt et pour le bien de la députation. Ils gaspillent leur argent et font perdre du temps aux députés.

M. KEMP : Si nous pouvions faire en sorte que ces divertissements mondains aient lieu le mercredi soir, cette raison aurait plus de poids ; mais cela est problématique. Lorsque cet article est venu en discussion au comité, ce soir, j'étais disposé à le combattre. Je n'ai pas changé d'avis. Selon moi, c'est une erreur d'avoir un congé au milieu de la semaine.

Je n'ai pas compris ce qu'on disait il y a quelques minutes au sujet des comités.

Ceux-ci lèvent leurs séances à une heure. Il serait impossible de réunir la Chambre à une heure, aussitôt après la séparation des comités.

Il y a du vrai dans les observations de l'honorable ministre des Finances (M. Fielding) touchant les séances du soir. Je ne comprends pas la nécessité de siéger aussi tard. C'est de l'esclavage que de demeurer en cette enceinte jusqu'à une heure ou deux du matin puis d'assister aux séances des comités pendant la matinée.

Cette innovation ne me paraît pas nécessaire. Les exigences sociales à Ottawa ne sont pas les mêmes qu'à Londres où le public attache plus d'importance à ces choses. J'incline à croire que nous faisons fausse route.

M. R. L. BORDEN : Dans mon idée, en acceptant cette innovation, je n'avais pas en vue de favoriser les réunions mondaines. Je désirais avoir une soirée libre au cours de la semaine et faire remettre au mercredi, autant que faire se peut, les réunions sociales sans, pour cela, vouloir dire qu'il devra y avoir ce jour-là une demi-douzaine de festins.

M. EMMERSON : Dans la pratique, tous les divertissements mondains n'auraient pas lieu le même soir.

M. R. L. BORDEN : Je le suppose. Mais, en fixant un soir de congé pendant la semaine, nous voulions fournir aux députés l'occasion de préparer leurs travaux et permettre à ceux qui le désiraient de fréquenter la société.

M. EMMERSON : S'il s'agit des amusements mondains, on devrait choisir le vendredi soir, parce qu'un grand nombre de députés s'absentent quand même ce soir-là.

M. G. H. McINTYRE : Est-il absolument nécessaire de lever la séance à six heures ? Si elle doit s'ouvrir à deux heures, au lieu d'une, le mercredi, nous pourrions siéger jusqu'à six heures et demie.

Quelques VOIX : Non, non.

M. J. D. REID : Je m'en tiens à ce que j'ai dit. Il est souverainement injuste d'obliger la Chambre à lever sa séance à six heures, le mercredi. Selon moi, on aurait mieux fait de déclarer que la Chambre ne devra jamais siéger plus tard que minuit.

M. MACPHERSON : En tout cas, vous n'êtes jamais présent.

M. J. D. REID : Je suis présent aussi souvent que l'honorable député. J'ai donc l'honneur de proposer :

Que l'article 3 du règlement soit remis en délibération et que les cinq dernières lignes soient supprimées.

M. FOSTER : Il faudra tout changer.

M. FIELDING : Si la motion est adoptée, nous pourrions ensuite modifier le texte de l'article.

M. SPROULE : Il y aura d'autre chose à faire. (Exclamations.)

Quelques VOIX : Ah ! ah !

M. SPROULE : Je ne connais pas la cause de cette gaité, mais je ferai observer au comité qu'en modifiant l'ordre du jour du mercredi, il faudra changer le reste de l'article du règlement, parce qu'il faudra revenir à l'ancienne pratique de réserver la première heure après la suspension de la séance, le mercredi, aux bills d'intérêt privé pour mettre ensuite en délibération les projets d'intérêt public. Il faudra faire de l'ordre du jour du mardi celui du mercredi et faire en sorte que celui du mardi soit comme sous l'ancien règlement.

(L'amendement de M. Reid est repoussé.)

Sir WILFRID LAURIER : On a proposé que nous nous réunissions à deux heures, au lieu d'une heure.

M. FOSTER : Disons deux heures.

M. CALVERT propose :

Que l'article 2 du règlement soit remis en délibération et que le mot "deux" soit substitué au mot "un" dans la 5e ligne.

M. BERGERON : Ce qui signifie qu'il n'y aura que quatre heures de travail ce jour-là.

(La motion est adoptée.)

Sur le paragraphe 2 de l'article 24 :

On préparera chaque jour une liste des députés présents à la séance de la Chambre et cette liste sera publiée dans les procès-verbaux de la séance.

M. SPROULE : Je voudrais savoir comment le premier ministre se propose d'appliquer les dispositions du paragraphe 2 de l'article 24. Comment préparera-t-on cette liste ?

Sir WILFRID LAURIER : C'est au greffier de la Chambre à résoudre cela. J'imagine qu'il désignera un fonctionnaire pour inscrire les noms des députés, comme c'est l'usage au Sénat, où un employé tient note des députés présents.

M. BERGERON : Le sergent-d'armes ?

Sir WILFRID LAURIER : Oui.

M. FOWLER : Les sénateurs sont-ils censés s'inscrire sur la liste du sergent-d'armes ?

Sir WILFRID LAURIER : Ils s'inscrivent ou un fonctionnaire pointe les noms de ceux qui sont présents.

M. MACPHERSON : A mes yeux, voilà une disposition bien mesquine.

Quant à moi, je refuse de me ranger au nombre de ceux qui sont tenus de s'inscrire en pressant le bouton d'une machine automatique comme il en existe dans les manufactures. Je ne veux rien dire pour blesser les employés de ces établissements où cette pratique est légitime, vu que les artisans

sont à la solde de leurs patrons. Mais, je crois que le Parlement perdrait l'estime du public, s'il exigeait que des députés libres et indépendants—des blancs dégagés de toute servitude s'inscrivent chaque fois qu'ils sont ici et passent pour absents lorsqu'ils ne sont pas dans cette enceinte. Cela ne me paraît pas conforme au sens de la justice qui distingue la race anglaise. C'est avilir les gens à leurs propres yeux et, quant à moi, je proteste contre l'obligation de m'inscrire en entrant ici ou, du moins, à être noté comme présent ou absent. Cela peut se faire au Sénat et dans une foule d'endroits. Si j'étais sénateur, je ne m'en soucierais pas, j'imagine. A titre de membre du Parlement, cela ne me préoccupe guère. Je suis probablement absent moins souvent que tout autre député. Je n'en ai pas de mérite, car je ne puis pas me rendre dans mon foyer. Je suis à 3,000 milles de chez moi et je ne puis pas m'absenter. La Chambre ne devrait pas accepter l'humiliation d'une pareille disposition dans son règlement.

M. TURRIF : Il y a un autre inconvénient. Voici ce qui m'est souvent arrivé : je viens chercher mon courrier avant trois heures et j'apprends qu'il y a des travaux importants à faire dans certains départements, surtout au début d'une session. J'en visite deux ou trois et, au bout d'une heure et demie ou deux, je reviens à la Chambre et je constate que la séance est levée. En pareil cas, un député serait inscrit comme absent, tandis qu'il aurait accompli son devoir de son mieux.

M. BRODEUR : Il serait absent.

M. TURRIF : Il serait inscrit parmi les absents.

M. R. L. BORDEN : Un député pourrait travailler chaque jour dans les départements et être inscrit au nombre des absents, et je ne vois pas pourquoi il en serait autrement. Cet article a uniquement pour but de faire publier dans les procès-verbaux les noms des députés qui ont assisté à la séance.

M. MACPHERSON : C'est impossible, à moins que chaque député s'inscrive en entrant.

M. SPROULE : Constaterez-vous que les députés sont présents s'ils ne sont pas tenus de s'inscrire ? Dans nos comités, on fait l'appel et on pointe ceux qui sont présents. On s'est aperçu qu'il était nécessaire de placer un fonctionnaire à la porte pour pointer ceux qui entrent. On ne dit pas comment on s'y prendra. Est-ce le greffier ou le sous-greffier qui sera chargé de ce soin ?

M. MACPHERSON : Je propose que l'article 2 du règlement soit supprimé.

(La motion de M. Macpherson est adoptée.)

Pour 28 ; contre, 26.

M. SPROULE : Voilà ce qui prouve qu'il n'est pas sage de la part du cabinet d'étudier le règlement lorsque l'assistance est aussi peu nombreuse ?

M. KENNEDY : Est-il possible de trouver un moyen d'abrèger les discours ?

Quelques VOIX : Très bien ! très bien !

M. KENNEDY : Il nous faut souvent entendre des discours de trois ou quatre heures qui n'intéressent personne sauf ceux qui les prononcent. Il devrait y avoir un moyen de fixer un temps raisonnable pour les discours.

Sur l'article 92 du règlement.

M. EMMERSON : Je propose d'ajouter à cet article les mots suivants :

Ou d'une compagnie de télégraphie ou de téléphone ou d'une compagnie ayant pour objet la transmission de l'énergie électrique.

M. FOSTER : On permet à ces compagnies de téléphone de couvrir tout le pays et elles ne peuvent pas déposer un plan de leur réseau.

M. STOCKTON : Comment la compagnie de téléphone Bell, par exemple, aurait-elle pu déposer un plan lorsqu'elle a demandé d'être constituée en corporation ? Elle étend son réseau chaque année et, l'an prochain, elle pourra construire une ligne qu'elle ne songe pas à établir cette année.

M. EMMERSON : Je n'insiste pas.

(L'amendement est retiré.)

M. G. H. McINTYRE : Est-ce l'usage, que le département conserve la carte déposée par une compagnie de chemin de fer ? N'est-il pas à propos de décréter que les cartes exposées au comité des chemins de fer de fer demeureront au département et ne seront pas reprises par les compagnies ?

(Il est fait rapport du règlement qui est lu une 2e fois.)

Sir WILFRID LAURIER propose :

Que le rapport du comité chargé de reviser le règlement de la Chambre des communes soit approuvé et que ledit règlement entre en vigueur au commencement de la prochaine session.

(La motion est adoptée.)

DISCUSSION EN COMITE GENERAL DU BILL RELATIF AUX PENSIONS DES ANCIENS MINISTRES.

Le bill (n° 220) déposé par M. Fielding, tendant à abroger la loi créant des pensions pour certains membres du conseil privé est lu pour la 2e fois, et la Chambre se déclare en comité pour l'examiner.

Sur l'article 1er.

M. TURRIF : Quand cette loi a été adoptée l'an dernier, nous avons commis l'erreur de ne pas la discuter suffisamment, car je crois que, si elle avait été convenable-

ment étudiée, elle aurait été modifiée sous quelques rapports, ce qui l'aurait probablement rendue beaucoup plus acceptable. D'un autre côté, je crois que nous commettrons une erreur aussi grande en l'abrogeant maintenant. Il y a deux manières d'envisager cette loi. Je crois qu'il est bon de pourvoir de quelque façon aux besoins de ceux qui ont servi leur pays durant nombre d'années, qui ont abandonné leurs affaires personnelles pour accepter des portefeuilles et qui n'ont pas pu mettre un dollar de côté pendant la durée de leurs fonctions. J'ai vécu assez longtemps à Ottawa pour savoir que celui qui occupe la position de ministre et reçoit chez lui d'une façon convenable, ayant à s'occuper des députés de la portion du pays qu'il représente dans le cabinet, ne peut pas économiser un seul dollar de son traitement. Il devient de plus en plus convenable, comme question d'affaires, que les grandes institutions du pays fournissent une pension à leurs employés, spécialement à leurs officiers supérieurs. Les compagnies de chemins de fer et les banques du pays fournissent toutes des pensions à leurs employés après un certain nombre d'années de service. Aussi, je crois que la tentative d'établir une pension pour les anciens ministres du cabinet était une démarche légitime. Je pense que l'erreur a été de ne pas fixer une limite d'âge. Si celui qui a été ministre pendant plusieurs années est encore jeune, s'il quitte ses fonctions à l'âge de, disons, 40 ans, il est encore en état de gagner sa vie; mais celui qui entre dans le cabinet à l'âge de 50 ans, occupe cette situation pendant dix ans et l'abandonne étant encore pauvre, celui-là n'est pas en état de se livrer aux affaires, et de gagner confortablement sa vie et celle de sa famille.

Je ne crois pas que la nation canadienne veuille voir ses anciens ministres dans un état de pauvreté relative après qu'ils ont servi le pays de leur mieux pendant des années. Conséquemment, si j'avais la présomption de donner un conseil au Gouvernement dans cette occasion, ce serait celui-ci. Nous allons nous réunir de nouveau cet automne, me dit-on, et je crois qu'il serait bon de réserver cette question jusque-là et qu'entre temps le Gouvernement préparât des modifications au bill pour en restreindre la portée. Il me semble que la proposition d'accorder une pension à un ancien ministre du cabinet après, disons, huit années de service et lorsqu'il aurait atteint l'âge de 55 ans serait favorablement accueillie par une grande partie de la population du pays. Je ne suis pas sûr que cette proposition aurait l'approbation de la majorité, mais ce serait certainement un pas dans la bonne voie. Je fais justement cette réflexion parce que je suis sûr qu'il y a beaucoup de gens dans le pays qui croiront que nous commettrons une erreur en ne pourvoyant pas aux besoins de celui qui a servi son pays pendant des années et prend sa retraite étant sans ressources.

Dans une certaine mesure, c'est un motif pour un ministre, pendant la durée de ses fonctions, à prévoir le moment où il rentrera dans la vie privée et où il ne pourra plus avoir le revenu qu'il se créait avant d'entrer dans le cabinet, ou le traitement qu'il recevait du temps qu'il en faisait partie.

M. H. S. CLEMENTS (Kent-ouest) : Je désire faire quelques observations au sujet de ce bill et donner une explication que je crois devoir à la Chambre et à mes électeurs. De fait, je ne savais point que le bill relatif aux pensions dût être présenté à la dernière session. Lorsqu'il a été déposé à la fin de la session, j'avais quelque occupation importante chez moi et je dus quitter la capitale deux ou trois jours avant la prorogation; de sorte que je n'eus aucune occasion de me prononcer au sujet du bill des pensions ou du bill relatif à l'indemnité parlementaire. Après l'adoption de ces bills, j'eus l'occasion de dire que j'étais opposé à la loi des pensions et que je la croyais blâmable. Lors d'une réunion libérale tenue dans ma division il n'y a pas longtemps, le candidat libéral a dit que bien qu'il n'y eût rien autre chose à dire contre ma conduite politique, il croyait que mon vote sur le bill des pensions assurerait ma défaite.

Je n'ai pas eu l'occasion de me prononcer sur aucun des bills que j'ai mentionnés; mais, si j'en avais eu l'occasion, j'aurais certainement repoussé le bill des pensions, vu que je le désapprouve complètement. Je puis dire que le ministre des Travaux publics (M. Hyman) était présent dans cette circonstance. J'aime à lutter à armes égales dans l'arène politique; mais quand un ministre de la couronne étant présent, on porte une telle accusation contre moi, le représentant de la circonscription, on manque, il me semble, aux principes élémentaires de la loyauté, parce que je sais que le bill était un projet ministériel dont le cabinet devait accepter toute la responsabilité. Quant au bill des pensions, je crois qu'il y a quelque chose à dire en sa faveur. Je partage l'avis de l'honorable député qui vient de parler quant à l'opportunité d'établir une limite d'âge. Je crois que les ministres, anciens, présents ou futurs, qui consacrent la meilleure partie de leur vie au service de l'Etat et qui n'ont pas de ressources suffisantes pour se procurer le bien-être méritent à bon droit de recevoir une pension du pays. Il me semble que pas un seul citoyen s'opposerait à une proposition de ce genre. Les hommes de la trempe de sir John Macdonald, qui n'était pas riche quand il mourut, les hommes comme le premier ministre actuel, ont des titres à une pension; mais ceux qui sont riches quand ils prennent leur retraite ne doivent pas, je crois, en recevoir. Pour cette raison, je n'ai pas approuvé le bill des pensions de la dernière session; et si j'avais été à mon siège dans la Chambre j'aurais voté contre ce bill.

Sur le préambule.

M. FOSTER : Avant l'adoption du préambule, je tiens à dire quelques mots. Je sais parfaitement qu'il s'en trouvera qui diront qu'il serait sage de ma part de ne pas souffler mot. En ce qui a trait à l'indemnité et à ces questions où le législateur est lui-même en cause, le désavantage dont souffre un député, un ministre ou un ancien ministre, ne doit pas les empêcher d'approuver ou de combattre toute ligne de conduite, toute doctrine ou toute démarche qui fait l'objet des délibérations de la Chambre. Je saisis parfaitement et je suis prêt à subir tous les inconvénients que cela entraîne, mais je préfère exposer ma manière de voir que de rester coi pendant qu'un autre se ferait mon interprète. Aussi, pleinement conscient de ces désavantages, je me propose de dire aujourd'hui ce que je n'ai pas pu dire à la dernière session, vu la manière dont le bill fût adopté.

Les pensions aux anciens ministres, l'augmentation du traitement des juges, de l'indemnité du chef de l'opposition et du leader du Gouvernement votées à la dernière session, étaient toutes des mesures financières s'enchaînant les unes aux autres. Il est vrai que le Parlement n'a pas consacré beaucoup de temps à leur étude. Mais, il est également vrai que le cabinet les avait examinées aussi longuement que toute autre proposition importante. Les délibérations de la Chambre n'ont pas duré longtemps, mais celles des membres du cabinet et d'autres intéressés ont probablement été aussi longues et aussi sérieuses que celles qui concernent tout autre projet d'une égale importance. La question des pensions aux anciens ministres n'a pas été moins débattue que les autres sauf, peut-être, celle du traitement et des pensions des juges.

Le projet de loi fut déposé dans les derniers jours de la session et, malheureusement, il ne fut pas discuté à fond et, par conséquent, la population en général ne l'a pas compris parfaitement. On devra admettre que le principe qui est à la base des pensions aux anciens ministres n'a pas provoqué plus d'opposition que celui que met en jeu la création des autres pensions et l'augmentation des autres traitements. Naturellement, l'octroi de pensions aux anciens ministres était une innovation au Canada, mais je n'en crois pas moins que si le public en avait compris le sens et si le projet de loi avait contenu les restrictions nécessaires, l'esprit pratique de notre population n'aurait pas condamné l'application de ce principe dans une certaine mesure. Au point de vue pratique, au point de vue de la rétribution des services, il y a beaucoup à dire en sa faveur. Le temps qu'un ministre consacre à l'accomplissement de ses devoirs et le temps qui s'écoule avant son entrée dans le ministère, sont presque toujours des périodes longues, fastidieuses et énervantes. Lorsqu'il apporte de l'ardeur et de l'énergie à ses tra-

vaux, pendant son apprentissage ou la durée de ses fonctions, il devient étranger au mouvement ordinaire de la vie commerciale et incapable d'exercer une profession qui lui rapporterait de quoi subvenir à ses besoins et à ceux de sa famille. Il me semble que cela ne souffre aucun doute. La population elle-même le reconnaîtra, mais elle ne connaît pas parfaitement les rouages intimes et ne se rend pas un compte exact de la sphère d'activité d'un homme public, de l'épuisement de ses facultés ni des sacrifices qu'il doit faire. De loin, la gloire, l'honneur et la réputation prennent des proportions grandioses et on considère que ces avantages sont une rétribution suffisante une juste récompense du travail accompli, de l'énergie déployée et des sacrifices acceptés.

Mais ceux qui sont plus rapprochés de la scène et qui, à titre d'acteurs ou de figurants savent ce qui se passent, voient les choses sous un jour différent. Heureux celui qui abandonne une profession qu'il a exercée pendant presque une génération et où il s'est distingué pour entrer sans coup férir dans le cabinet! Mais, dix-neuf fois sur vingt, le chemin qui conduit au ministère est long, difficile, épineux. L'apprentissage met à contribution les facultés mentales et la force corporelle comme très peu d'autres occupations connues. Règle générale, le public ne se figure pas le bien-être domestique, les perspectives brillantes et les joies que sacrifie celui qui se dévoue sincèrement aux affaires publiques. Sa carrière présente mille difficultés et le prive des moyens de gagner sa vie dans toute autre sphère d'action.

Prenez le cas d'un clerc dans une étude d'avocats; il s'élève dans sa profession, devient un jour l'associé de ses anciens patrons, et parfois au cours de sa carrière entre dans la vie publique et franchit plus tard le seuil du cabinet. Neuf fois sur dix, il finira par revêtir l'hermine, honneur qu'il peut légitimement ambitionner et qui est conféré, neuf fois sur dix, aux lumières de la profession légale qui entrent dans la vie publique. Sans s'être beaucoup sacrifié dans l'exercice de sa profession à laquelle il peut toujours revenir, lorsqu'il a exercé la magistrature pendant un certain temps, on trouve parfaitement juste que l'Etat lui accorde une pension de retraite. Il en est de même des fonctionnaires publics. Bien qu'ils reçoivent des appointements suffisants pour les services qu'ils rendent dans l'état qu'ils ont choisi, on admet qu'il n'est que juste que, parvenus à la vieillesse et obligés de prendre leur retraite, ils soient sous la tutelle de l'Etat afin que, au déclin de la vie, ils ne sentent pas les angoisses du besoin et de la pauvreté. L'honorable député a cité toutes les grandes institutions qui ne permettent jamais à leurs employés, bien rétribués pendant la durée de leurs fonctions, de quitter leur emploi au déclin de la vie sans pourvoir généreusement à leur sort.

M. CLEMENTS.

Quelle est la situation d'un membre du cabinet ? Il a fait un long apprentissage, il a fait son chemin à force de travail et il est parvenu à une dignité qui lui impose des responsabilités et des dépenses auxquelles il n'aurait pas eu à faire face en demeurant dans la vie privée. Je ne dirai rien des dépenses qu'entraîne la vie publique. Il faut faire face à ces dépenses le sourire aux lèvres.

De plus, c'est un représentant. Il ne doit pas oublier qu'il a été choisi entre une multitude de gens et qu'il doit passer dans la vie comme le représentant d'un groupe. Il ne peut jamais agir comme il aimerait le faire s'il était un simple particulier. Prenez le cas de l'homme public qui réussit, de celui qui rend de véritables services à sa patrie. Ne doit-il pas sacrifier ses intérêts pécuniaires et les moyens qu'il aurait de gagner sa vie, et cela de plus en plus chaque année de sa carrière publique ?

Et si son travail l'absorbe—et, toutes choses égales, l'homme public qui réussit est le plus absorbé, il se dit qu'il travaille pour son pays. Les uns diront qu'il travaille pour lui-même—pour les honneurs, pour se distinguer. Mais, il connaît le vide des honneurs; il sait ce que valent les marques de distinction—c'est pour sa patrie qu'il travaille.

Quoi que nous disions de nos adversaires et quoi qu'ils disent de nous, neuf hommes publics sur dix sont pénétrés de cet esprit : ils aiment leur pays ; ils veulent contribuer à préparer ses destinées, et ils dépensent leur vie pour le bien de leur patrie. Notre pays et ceux qui sont gouvernés comme le nôtre ne seraient pas aussi prospères qu'ils le sont, s'il ne se rencontrait pas à diverses époques des hommes prêts à se sacrifier eux-mêmes afin de travailler au progrès de leur patrie. Lorsqu'ils sont à l'œuvre depuis un certain temps, lorsqu'ils ont fini leur apprentissage, un jour vient où la porte du gouvernement s'ouvre devant quelques-uns d'entre eux. Alors, leurs dépenses deviennent plus lourdes que jamais. Celui qui ne veut pas être chiché ne peut pas de nos jours vivre dans la capitale, à Ottawa, avec son traitement de ministre ; il ne peut pas se rendre justice à lui-même et à ceux qu'il représente et mettre de côté un rouge liard pour assurer son avenir et celui de sa famille. Il le pourra, s'il est mesquin et ladre ; il ne le pourra pas, s'il est le moins durement généreux et s'il veut faire honneur à son rang.

Chaque heure qu'il consacre au travail dans son cabinet, chaque heure qu'il passe au service du pays, il songe à l'avenir, il prévoit les éventualités de la vie publique, et il se demande quel sort lui est réservé. S'il avait déployé la même activité dans les affaires, s'il était devenu industriel ou banquier, s'il s'était consacré à quelque grande entreprise, il aurait entassé des ressources qui assureraient son existence et celle de

M. FOSTER.

sa famille. Il suit que la durée d'un ministère est précaire—nous sommes ici aujourd'hui, où serons-nous demain ? Lorsque sonne l'heure critique, lorsque le ministère dont il fait partie démissionne et qu'un autre lui succède, en quelle situation se trouve-t-il avec ceux qui dépendent de lui ?

Je déclare qu'il est absolument impossible qu'un ministre de la couronne puisse s'acquitter de son travail, remplir ses devoirs de plus en plus nombreux, supporter des responsabilités sans cesse grandissantes et donner assez de soin à ses affaires particulières pour en assurer le succès. Il doit les délaisser ; se vouer entièrement aux devoirs et aux obligations de sa charge. Est-ce que la pensée qu'un jour viendra inévitablement, tôt ou tard, où, après vingt ou trente années de vie publique, il se trouvera dans l'impossibilité de gagner sa vie dans son ancienne carrière, lui facilite l'accomplissement de sa tâche. J'ai peut-être été trop violent ou trop franc. Mais il y a beaucoup de bon sens et de vérité dans les commentaires que j'ai faits, ce soir, devant la Chambre.

Quelqu'un trouverait-il à redire si nous disions que, pour récompenser un pareil homme, nous lui accorderions au moins un traitement à peu près suffisant ?

Sept mille dollars par année ne sont pas une rétribution juste du travail intellectuel et des efforts corporels auxquels un membre du cabinet doit se livrer pour s'acquitter de sa part de responsabilité envers le public. La multiplicité, seule, des détails est énerveante. Pourtant, c'est là le moindre inconvenient. Il y a cette inquiétude constante, cette impossibilité de se débarrasser du fardeau qui pèse sur nos épaules, ce sentiment qui vous pénètre et vous oppresse pendant le jour et pendant le sommeil. Ce sont de lourdes responsabilités que sentent constamment les ministres et que certains d'entre eux sentent au point d'en éprouver des déperditions d'énergie mentale et de vigueur physique qu'il est difficile de récupérer.

Or, si l'on proposait de donner un traitement raisonnable aux membres du cabinet, disons, \$10,000 par année, la population s'y opposerait-elle ? Si cette proposition eût été faite l'an dernier, elle eût été adoptée du consentement unanime de la population canadienne. Mais, il y a un autre et un meilleur moyen d'arriver à ce but, et c'est pour le démontrer que j'ai pris la parole ce soir. Qu'on donne deux ou trois mille dollars de plus aux ministres et, au bout de l'année, ils n'auront pas économisé plus qu'actuellement. Ils seront soumis à de nouvelles exigences qu'ils sauront ne pas pouvoir repousser. Mais si, au lieu d'augmenter leur traitement, nous créons une caisse de retraite à leur intention et c'est ce qui a été fait—cela leur fera plus de bien lorsque le ministère se démembrera et que, dans leur vieillesse, ils seront livrés à leurs propres

ressources. Ceci n'est qu'un moyen, et un meilleur moyen, d'accorder un traitement suffisant aux ministres. C'est pourquoi, si j'étais ministre, je préférerais beaucoup recevoir un traitement annuel suffisant et réserver le surplus en prévision de l'avenir ; avoir une indemnité moins forte, mais être soulagé de la crainte que ressent chaque ministre qui, heureusement, n'est pas riche—car je considère que c'est un avantage. Cela permet à un ministre de mieux travailler pour le pays ; cela chasse la tentation, le rend plus fort et plus inébranlable. Dites ce que vous voudrez. Tout le monde veut être honnête. Mais voici qu'une question se présente et qu'un ministre se dit qu'il ferait mieux de sortir du cabinet. Mais, il sait qu'il n'est pas seul, sa femme et ses enfants partageront son sort. Quels que soient le courage et la probité d'un homme, il se dit toujours en lui-même quelque chose comme ceci : Je ne sortirai du cabinet que lorsque ma conscience m'en fera un devoir impérieux, car ma femme et ma famille devront partager mon sort.

Inutile de rien ajouter. J'en ai assez dit pour permettre à mes adversaires de me prendre à partie et pour fournir à mes amis et aux indifférents des sujets qui me paraissent dignes de réflexion.

Je ne puis croire que le Canada veuille traiter injustement ses hommes publics ; qu'il soit pauvre au point de jeter sur le pavé des hommes qui, vingt ou trente années durant, lui ont consacré tous les talents dont le ciel les a doués, au meilleur de leur connaissance, honnêtement, tout en ayant pu commettre des erreurs aux yeux de certaines gens. Non, je ne puis concevoir que notre pays soit prêt à réduire à la misère ces hommes-là quand ils sont obligés d'abandonner leurs fonctions par suite de nécessités politiques.

Ces ministres depuis de longues années n'ont pu s'occuper d'autres affaires et il leur est complètement impossible d'embrasser une nouvelle carrière. Non, je ne crois pas que le Canada désire que ceux qui ont travaillé de cette façon rentrent dans la vie privée sans pouvoir compter sur une somme d'argent qui leur permettra de vivre d'une façon décente et raisonnable, tant qu'ils ne pourront s'être créé une nouvelle situation. J'estime que le principe des pensions est juste et convenable et je le maintiendrais. Si, moi-même, j'avais les moyens de vivre sur un ton honorable et juste, je ne toucherais pas un sou de l'argent du pays s'il m'était donné sous forme de pension ou d'annuité. N'en voulant pas, je refuserais cet argent. Voici comment je limiterais cette pension. Je tiendrais compte d'abord des états de service, puis de l'âge de l'intéressé ; j'observerais des limites raisonnables, et je crois que le pays, quand il envisagerait les choses sous leur vrai jour, serait prêt à faire sa part, à mettre un terme à ces perpétuités, en accordant à ces hommes publics une

M. FOSTER.

compensation bien légère pour tout ce qu'ils ont fait volontairement, généreusement et durant toute leur vie pour le plus grand bien du Canada.

Sir WILFRID LAURIER : Mon honorable ami de Toronto (M. Foster) a traité avec éloquence et au point une question qui passionne l'attention de la Chambre et celle du pays depuis plusieurs mois. A mon avis, on ne saurait trouver de raison à l'encontre du principe général qu'il a posé. Personne ne pourrait s'insurger contre la théorie émise par l'honorable député et, demain quand les journaux auront porté à la connaissance de notre population les arguments qu'il a invoqués ici, je suis certain que pas une voix discordante ne s'élèvera pour critiquer. Malheureusement, aucune des propositions qu'il a émises ne se rapporte à la question que nous devons régler maintenant.

Tout le monde reconnaît que le pays doit récompenser ceux qui ont consacré leur vie à son service, quand ils se trouvent dans l'impossibilité de subvenir par eux-mêmes à leurs propres besoins, ni de travailler encore pour leur pays. Chacun admettra que c'est là une proposition, non seulement sensée et humanitaire, mais encore bien sage, si l'on se place au point de vue des intérêts véritables de l'Etat. Ce système est suivi partout, et je ne vois pas pourquoi nous ne l'adopterions pas ici. Mais, encore une fois, ce n'est pas là la question que nous avons à débattre ; le point qu'il faut élucider est celui-ci : l'homme qui a consacré sa vie au service de son pays ne devrait pas, dans sa vieillesse, compter simplement sur des ressources problématiques, mais recevoir une récompense quelconque de ses concitoyens ; mais jusqu'où aller dans ce sens ? Voilà toute la question. La loi que nous avons adoptée, l'an dernier, se composait, ainsi que mon honorable ami l'a fait remarquer, d'une série d'indemnités. La population a accepté avec bienveillance certaines de ces dispositions d'une nature financière ; d'autres furent accueillies moins favorablement, tandis que le sentiment général du pays condamnait carrément certaines dispositions de cette loi, entre autres celle relative aux pensions accordées aux anciens ministres. En prenant cette attitude, personne—ce sentiment était assez général—n'invoquait de raison à l'encontre des vues que vient d'exprimer mon honorable ami. L'objection qu'on soulevait reposait sur ce qu'on n'établissait pas de différence quant à ceux qui devaient recevoir cette pension. Si quelqu'un a consacré la plus grande partie de sa vie au service de son pays dans les conditions décrites avec tant de vérité par l'honorable député de Toronto (M. Foster), d'abord en qualité de commençant, puis comme ministre et s'il s'est dévoué au point d'atteindre les sommets les plus élevés de notre monde politique, si cet homme-là, à la fin de sa carrière, se trouve privé de ressources, le pays, vu ces circonstances, devrait être

prêt à se montrer généreux à son égard. Mais s'il arrive que cet homme ait été favorisé par la fortune, ou s'il est encore assez jeune pour gagner sa vie, s'il a une belle carrière qui s'ouvre encore devant son ambition, dans ce cas-là, s'il faut en juger par le sentiment qu'il a exprimé généralement, le pays ne serait pas disposé à comprendre cet ex-ministre dans la catégorie de ceux dont l'honorable député a parlé. Voilà toute l'objection qu'on a soulevée contre cette loi et que nous avons à résoudre.

Je dois le dire, nous avons étudié assez soigneusement ce sujet. Mes collègues et moi l'avons débattu avec des amis et, pour ma part, j'ai traité cette question avec plusieurs personnes qui ne font pas partie du cabinet, et cela à maintes reprises. La difficulté, c'est d'en venir à une décision qui nous permettrait de préparer un projet qui serait soumis au Parlement et qui répondrait aux vœux exprimés par mon honorable ami, tout en tenant compte de l'exception que je viens de mentionner moi-même. Dans tous les pays où il existe une législation semblable cette pension n'est pas accordée indifféremment, car on ne l'octroie que d'après certaines règles bien définies. L'erreur que nous avons commise, l'an dernier, provient de ce que les dispositions de ce statut s'appliquent automatiquement, sans exception aucune; ainsi, quiconque a été ministre, même s'il est jeune, s'il peut travailler et se livrer à son industrie ou exercer sa profession, même si, favorisé de la fortune, il reçoit des revenus considérables, quelles que soient enfin les circonstances, d'après la loi actuelle que nous nous proposons d'abroger, a le droit de recevoir cette pension du pays. C'est là le principe du statut actuel que l'on condamne et, quant à moi, je crois que cette objection a parfaitement sa raison d'être. Si nous estimons que, sous ce rapport, ce statut est trop général, qu'on ne l'a pas suffisamment étudié, nous devons nous demander en quel sens il faut le modifier et quel est le système qu'il serait opportun d'adopter. Nous avons étudié avec soin la pratique suivie en Angleterre à ce sujet. Le système anglais est peut-être de tous ceux que j'ai étudiés le plus compréhensif. Mais, je l'avouerai, j'éprouverais beaucoup d'hésitation à l'adopter. En réalité, ce système rejette toute la responsabilité sur les épaules du premier ministre; c'est ce dernier qui a le droit d'accorder des pensions à douze anciens ministres et, quant à moi, tant que j'occuperai le poste qui m'est confié à l'heure actuelle, je ne voudrais pas assumer une responsabilité semblable.

M. FOSTER : Ni moi non plus.

Sir WILFRID LAURIER : Je ne crois pas que le pays serait satisfait de cela. Il faut donc trouver un moyen qui nous permette de sortir autrement de cette difficulté.

Quel autre système devrions-nous appliquer? On nous a suggéré de confier au

Gouverneur statuant en conseil des ministres la tâche d'accorder ces pensions. Je me demande si ce serait là une amélioration; peut-être, jusqu'à un certain point. On se demandera ensuite quels sont ceux qui devront participer à ces pensions, s'il faut tenir compte, ainsi qu'on l'a suggéré, d'une certaine limite d'âge et d'autres détails, durée de service, etc.; il faudrait considérer encore si on a demandé cette pension. En Angleterre, c'est le premier ministre qui accorde ces pensions, mais à la demande de celui qui la reçoit et qui déclare ne pouvoir soutenir avec les moyens qu'il y a à sa disposition, un train de vie conforme aux anciennes fonctions qu'il a remplies. Pour ma part—car je parle en mon nom personnel, et non pas comme chef du Gouvernement—je suis prêt à soumettre cette question à l'examen du pays, aux discussions des journaux; je veux étudier attentivement toutes les idées qui pourraient nous être suggérées en vue de régler les cas de ceux qui, après avoir consacré la meilleure partie de leur vie au service de l'Etat, se trouvent dans l'impossibilité de soutenir avec décence le train de vie que leur imposaient les hautes fonctions qu'ils ont remplies. Je suis prêt à faire ceci: Je ne parle pas en ma qualité de chef du Gouvernement, mais comme simple citoyen, espérant que mon opinion aura, dans une question semblable, une certaine valeur, au moins aux yeux des membres de la droite—nous aurons bientôt une autre session—je suis prêt à faire ceci: qu'on réserve cette question, qu'on l'étudie et qu'on la discute davantage, qu'on tienne compte de toutes ces polémiques, et alors nous pourrions préparer un projet de loi dont les dispositions seront conformes aux principes généraux dont les conséquences ont été mentionnées par mon honorable ami (M. Foster). Après tout, je crois que ce bill sera approuvé, sinon par tous les habitants du moins par la plus grande partie des citoyens du Canada. Je crois que le pays sera toujours prêt à récompenser les services de ceux qui lui ont consacré leur vie en remplissant une fonction quelconque.

M. KEMP : Monsieur le président, je ne veux dire qu'un mot ou deux sur cette question. Nous nous sommes reprochés à nous-mêmes—d'autres personnes nous ont fait le même reproche—d'avoir adopté, aux derniers jours de la session précédente, une loi se rapportant à cette matière, et cela avant d'avoir étudié cette question comme elle le méritait. A mon avis, nous devons nous blâmer nous-mêmes, si nous commettons une erreur semblable dans cette circonstance. On s'est trompé sur trois points relativement à cette loi des pensions adoptée l'an dernier. On n'assignait pas de limite d'âge ni de limite de services.

M. FOWLER : Il y avait une limite quant à la période de service.

M. KEMP : Oui, mais elle n'était pas assez étendue, à mon avis. Un autre point se rapportait aux ex-ministres qui avaient besoin de cette pension et qui la demandaient. Je crois que les devoirs des ministres faisant partie du cabinet sont les plus lourds de tous ceux qu'on est appelé à remplir, et qu'un homme qui occupe, durant un grand nombre d'années, la fonction de ministre avec portefeuille, ne peut plus gagner, à quelque industrie ou profession qu'il se livre, suffisamment pour soutenir le train de vie qu'il désirerait mener après sa sortie du cabinet. A mon sens, on devrait laisser cette question en suspens jusqu'à la prochaine session, qui s'ouvrira, je crois, au mois de novembre, de même qu'il serait sage de ne pas abroger à la hâte la loi actuelle, tel qu'on se propose de le faire par le bill actuellement en discussion. Je tenais à dire ces quelques paroles, dont j'assume toute la responsabilité.

M. PRINGLE : Je ne veux occuper qu'un instant l'attention de la Chambre, à propos de cette question. J'étais ici à la fin de la dernière session, quand la loi dont on a parlé a été présentée. Je considère donc qu'il est de mon devoir d'assumer ma part de responsabilité en ce qui regarde l'adoption de cette mesure. Je puis dire que, personnellement, je suis en faveur de ce principe. Quant au projet de loi présenté l'an dernier, tous les députés n'ont pas eu occasion de l'étudier, de le discuter à fond. Je suis convaincu que la population de ce pays entend traiter ses hommes publics avec justice, avec équité et avec générosité. Nous désirons, en effet, voir entrer dans la vie publique nos hommes les mieux doués et, si ces derniers ont toutes les aptitudes voulues pour remplir les fonctions de ministres, il me semble que la conséquence logique de cet état de choses est d'adopter le principe des pensions. Quand nous considérons ce qui s'est passé dans la Grande-Bretagne—nous sommes toujours fiers de suivre l'exemple des hommes d'Etat de la mère patrie—nous constatons que ce système y est en vigueur depuis un grand nombre d'années. C'est le statut de 1834 qui a consacré ce principe pour la première fois.

En 1869, la Chambre fut saisie d'un bill tendant à apporter des modifications et à donner plus d'extension à la loi de 1834 et ce bill ne rencontra d'opposition que de la part d'un ou deux députés à la Chambre des communes en Angleterre. A cette époque, un député formula une objection et le 27 mai 1869, M. l'honorable W. E. Gladstone prononça les paroles suivantes :

Qu'il me suffise de dire qu'en 1834,—époque marquante, à mes yeux, dans l'histoire de ce pays, et illustrée par le gouvernement le plus honnête, le plus intègre et le plus économe qu'on ait jamais connu en Angleterre,—le Parlement a pensé que, lorsqu'il s'agit de gentlemen qui ne possèdent pas des moyens d'existence suffisants, il n'est pas convenable qu'après avoir servi Sa Majesté dans

M. FOWLER.

les grands emplois de l'Etat, ils demeurent aux prises avec la pauvreté, au sortir de leurs charges.

Plus loin, au cours du même débat, M. Gladstone ajoute :

Sans prétendre entrer dans le vif de la question ni demander s'il convient d'accorder législativement dans ce pays-ci des pensions aux hommes politiques, qu'il me suffise d'invoquer ici l'autorité même qui sert de base à la loi adoptée, à cet égard, par le Parlement qui a jugé qu'il est dans l'intérêt public d'accorder pareilles pensions.

En Grande-Bretagne, il n'a été fait que deux tentatives dans le sens de l'amendement de la loi des pensions de 1869. La première tentative eut lieu en 1889, alors que M. Bradlaugh, je crois, présenta une motion en ce sens, et c'est dans cette circonstance que l'honorable W. E. Gladstone, prononça ces paroles.

Je ne m'attarderai pas à citer les paroles mêmes des orateurs qui prirent part au débat. On renouvela cette tentative en 1895, mais elle avorta complètement. Ainsi, je puis l'affirmer sans crainte, voilà nombre d'années que ce principe a été consacré en Grande-Bretagne et rien n'empêche, à mon avis, qu'il ne soit reconnu en ce pays. On a beau dire que la question n'a pas été débattue ici, on le sait parfaitement, si nous n'avons pas discuté le texte même du bill, il y a déjà longtemps que les députés débattaient entre eux l'économie de cette loi des pensions, et j'ajouterai même qu'il y avait longtemps que la chose se discutait au sein du pays, lorsque la Chambre fut saisie de cette mesure, la session dernière. Au point de vue de l'intérêt public et même des plus chers intérêts du Canada, je crois qu'il serait bon d'ajourner l'étude de ce bill. Lorsque nous nous réunirons de nouveau, dans trois ou quatre mois, nous pourrions mûrement discuter la question et élaborer une mesure répondant parfaitement aux vœux du peuple. J'en suis convaincu, le peuple canadien tient à faire preuve de générosité à l'endroit de ses hommes publics, et un projet de loi convenable consacrant le principe de ces pensions rallierait les suffrages du public.

M. SPROULE : Monsieur le président, comme j'ai déjà discuté assez longuement cette question, je tiens à être bref. Je crains que, cette année, nous soyons en train de répéter l'erreur commise, l'année dernière, lorsque la Chambre vota l'adoption de cette mesure. J'entends, par là, que le Gouvernement a saisi la Chambre de ce projet de loi à une époque trop avancée de la session. C'est à peine s'il y a soixante ou soixante et dix députés qui fassent acte de présence ici, aux derniers moments de la session. Un collègue me fait remarquer qu'il n'y a pas même ce nombre de députés en ce moment, mais quoi qu'il en soit, on en conviendra, les députés présents ne constituent

qu'une fraction de la députation. On ne saurait donc discuter cette mesure, comme cela se ferait si la Chambre était au complet.

A mon avis, quand les députés des deux côtés de la Chambre participent à un débat général, et font valoir les arguments qui militent en faveur soit de l'adoption, soit du rejet d'une proposition et que la presse transmet au public l'écho de ces délibérations, il est plus facile d'adopter une décision bien motivée répondant davantage aux vœux du pays ; car, lorsque ce débat, par l'organe de la presse, est porté à la connaissance du public, on peut mieux tâter le pouls de l'opinion publique, et le Parlement se trouve, alors, en mesure de prendre l'initiative voulue. Je le répète, je ne suis nullement hostile au principe consacré dans ce bill des pensions ; car aujourd'hui, ce principe est tellement reconnu et appliqué, tant dans la vie publique que dans la vie privée, qu'on ne saurait affirmer qu'il soit radicalement mauvais.

Je ne suis nullement hostile, je le répète, au principe même consacré dans le bill des pensions, mais je condamne le système sur lequel on s'est basé pour accorder ces pensions, la session dernière. A mon avis, le public ne condamnera pas le principe sur lequel repose l'octroi de ces pensions, pourvu que la chose soit clairement expliquée au peuple et que la question soit mûrement délibérée dans le parlement, dans les journaux et à la tribune populaire. Quand le public aura été suffisamment éclairé et mis en mesure de se prononcer, en connaissance de cause, en pareille matière, on peut compter qu'il saura rendre la décision voulue. Quant aux conditions se rattachant à l'octroi de ces pensions, l'année dernière, si elles ne sont pas radicalement condamnables, elles prêtent au moins à la critique en ce qu'elles ont été mal élaborées. En accordant ces pensions, il faudrait, au moins fixer la limite d'âge du bénéficiaire. A mon avis, la limite d'âge ne devrait pas être inférieure à soixante ans ; car lorsqu'un ministre abandonne la vie publique, avant l'âge de soixante ans et qu'il jouit d'une assez bonne santé, il est en mesure de se livrer à quelque autre occupation. En outre, il faut tenir compte non seulement de la période du service actif, à titre de membre du cabinet, mais encore des états de service dans la vie publique. Il arrive souvent qu'un ministre accepte un portefeuille, à un âge où il ne peut consacrer au service de l'Etat que les quelques années qui lui restent à vivre. Celui qui accepte ainsi un portefeuille, sans compter d'autres états de service dans la vie publique, devrait recevoir une pension d'un chiffre inférieur à celle accordée au député qui a consacré de longues années au service de son pays, avant de faire partie du cabinet. A mon avis, le chiffre de la pension devrait se mesurer sur la durée du service au sein du cabinet et sur la longueur des états

de services rendus dans la vie publique. De plus, rien n'autorise à accorder des pensions à ceux qui ont des moyens d'existence suffisants pour pourvoir à leur entretien et à celui de leurs familles. On ne saurait faire valoir aucun argument légitime et soutenable en faveur de pareille initiative. Si la Chambre se ralliait aux avis que je viens d'exprimer, j'en suis convaincu, le public souscrirait volontiers au principe des pensions. S'il s'est élevé, au sein de la presse et du pays, un cri presque universel de réprobation contre le principe qui a présidé, l'année dernière, à la création de ces pensions, c'est qu'on n'a pas fait valoir, en faveur de cette proposition, les arguments voulus, et en outre, parce qu'on n'a pas mûrement considéré les conditions concomitantes de cette mesure. A mon avis, il importe d'aborder l'étude de pareille mesure, au commencement de la session, afin que le Parlement puisse mûrement la délibérer. Alors, ce projet serait amplement discuté par les journaux et par le public, et nous pourrions ainsi bénéficier de l'expression de l'opinion publique avant de donner une forme concrète et définitive à la loi.

M. TAYLOR : Il me répugne toujours de faire tort, sciemment, à qui que ce soit ; et j'en suis convaincu, en abrogant cette loi, nous commettrions une injustice envers un certain nombre d'hommes auxquels le pays tient à rendre justice. A raison ou à tort, nous avons adopté cette loi, la session dernière. D'aucuns prétendent que cette loi a été votée avec une hâte intempestive, mais quoi qu'il en soit, nous l'avons bel et bien votée.

Il existe au pays, des hommes publics qui, comme moi, ont consacré un quart de siècle, les meilleures années de leur vie, au service de la patrie ; je pourrais les désigner ici, mais la chose est inutile, car ils sont bien connus ; or, ces hommes publics sont sortis du cabinet aussi pauvres qu'ils y étaient entrés. La session dernière, le Parlement a formellement déclaré qu'il entendait rendre justice à ces anciens ministres et il leur a accordé une pension dont ils comptaient bien jouir le reste de leur vie. Or, aujourd'hui la Chambre est saisie d'un bill tendant à l'abolition de ces pensions et ce projet de loi entrera en vigueur le 1er juillet. A mon avis, il faudrait décréter que la loi n'entrera en vigueur que le 1er janvier prochain ; de façon à ce que, dans l'intervalle qui s'écoulera avant l'ouverture de la prochaine session du Parlement, nous puissions bénéficier de l'expression d'opinion de la presse et du public à cet égard, et prendre une décision en parfaite connaissance de cause.

Si nous avons commis une erreur, la session dernière, nous en commettrions une plus grande encore, en votant l'adoption de ce bill. Quand bien même cette mesure ne lèserait qu'un seul individu, je refuserais d'y prêter mon concours et le public, j'en

suis convaincu, préférerais que la chose fût plus mûrement délibérée. J'abonde absolument dans le sens du député de Toronto-nord (M. Foster). A mon avis, le système des pensions ne devrait pas se limiter aux ministres d'Etat.

Il existe au pays des hommes qui, sans avoir jamais fait partie d'un cabinet ou détenu un portefeuille ont consacré vingt-cinq ou trente années de leur vie au service de la patrie et qui, aujourd'hui, sont pauvres, comme le doit être, nécessairement, tout député qui a passé un quart de siècle au Parlement, à moins qu'il n'ait découvert une mine d'or. A mon avis, ce bill ne devrait entrer en vigueur que le 1er janvier, afin que dans l'intervalle, nous puissions l'étudier jusqu'à la session prochaine.

M. BLAIN : J'ai déjà défini mon attitude à l'endroit du bill des pensions adopté, au cours de la dernière session, et si j'en juge d'après les opinions que j'ai entendu exprimer à cet égard par les électeurs canadiens, j'en conclus qu'ils repoussent énergiquement cette mesure. Il est possible qu'on réussisse à élaborer une mesure qui rallie l'approbation du corps électoral; mais quoi qu'il en soit, les électeurs repoussent la loi votée, la session dernière. Au début de la session, j'ai déjà défini mon attitude à cet égard et je n'ai en rien modifié mon opinion. J'approuve cordialement le projet de loi présenté par le ministre des Finances, projet tendant à l'abolition des pensions accordées aux anciens ministres d'Etat, et pour mon propre compte, je donne à cette mesure mon plus entier appui.

M. R. L. BORDEN : Je m'accorde à penser et à dire avec le député de Grey-est (M. Sproule) qu'il est regrettable qu'on ait ajourné jusqu'aux derniers moments de la session l'étude d'une mesure de pareille importance. Je n'ai aucun reproche à m'adresser à cet égard; car, à maintes reprises, j'ai prié le Gouvernement de présenter cette mesure, afin de permettre à la Chambre de la discuter mûrement, avant de prendre une décision et de se prononcer d'une façon définitive. Quand cette mesure a été présentée, l'année dernière, j'ai déclaré que j'approuvais l'économie du bill, mais que les détails, à mon avis, laissaient à désirer. J'ai ajouté que n'ayant pas suffisamment étudié la question, je n'étais en mesure de présenter aucune proposition d'ordre pratique pouvant servir de base légitime à l'élaboration d'un système se rattachant à l'établissement de ces pensions. La chose est hors de doute, cette mesure a soulevé au sein du pays une assez vive agitation et l'opinion dominante a été très prononcée dans un sens hostile à ce système de pensions. Cela tient, je crois, à trois causes principales : d'abord, le Gouvernement n'a pas du pays, une assez vive agitation et l'opinion de la soumettre à la Chambre; en deuxième lieu, on a mis trop de précipitation à la pré-

senter et à la faire voter par la Chambre, de concert avec d'autres mesures similaires; en troisième lieu, l'adoption de cette loi n'a pas été précédée d'une discussion et d'une délibération suffisantes. En pareilles circonstances, on le comprend, si cette loi n'eût pas déchaîné pareille tempête et soulevé de si vives critiques de la part du public, la chose eût vraiment tenu du miracle. Ce miracle n'a pas eu lieu, et cette observation s'applique à quelques autres mesures adoptées trop tardivement, la session dernière.

Aujourd'hui, on nous demande d'abroger cette loi, dans des circonstances à peu près identiques à celles qui ont marqué son adoption, l'année dernière. Pareille précipitation ne me semble guère de mise ici. Je souscris volontiers à la plupart des observations de mon honorable collègue, le député de Toronto-nord (M. Foster); en fait, j'approuve toutes les grandes lignes de son discours et les maîtresses propositions qui lui servent de base. La chose va de soi, on ne saurait porter l'application d'un principe ou d'un système de ce genre au delà de certaines limites bien définies. On ne saurait légitimement prétendre qu'il faille appliquer ce système de pensions à d'autres qu'aux anciens membres du cabinet.

Donner à ce système une plus grande extension, ce serait en outrer et en exagérer l'application. Le premier ministre n'a peut-être pas parfaitement saisi le sens des observations formulées par le député de Toronto-nord. En ce qui concerne les conditions dont il faut tenir compte, en pareille matière, il ne semble guère exister de désaccord entre le premier ministre et le député de Toronto-nord. Mon honorable collègue (M. Foster) n'affirme nullement qu'il y ait lieu d'accorder des pensions sans distinction aucune; au moins ce n'est pas ainsi que j'interprète ses paroles. Si j'ai bien saisi sa pensée, il affirme qu'avant d'accorder une pension, il faut constater si le bénéficiaire en a réellement besoin; voilà la première restriction à apporter dans l'application du système. C'est là une des conditions énoncées par mon honorable collègue, au début de ses observations, et il se peut que la chose ait échappé à l'attention du premier ministre. L'honorable député (M. Foster) ajoute qu'il faudrait fixer une limite d'âge, limite qui n'existe point dans le texte actuel de la loi, et en outre, à mon avis, on pourrait utilement modifier le texte relatif à la période de service, de façon à en prolonger la durée. Si l'on a soin de modifier la loi dans ce sens et d'expliquer convenablement au public la nature de ces modifications, la majorité des électeurs, j'en suis convaincu, ne trouverait plus matière à critique dans une mesure rédigée en ce sens. Le premier ministre semble donner à entendre que le bill en discussion pourrait demeurer en suspens, et qu'à la prochaine session, en novembre, la Chambre serait en mesure de le délibérer plus mûrement. Si j'ai bien saisi le sens des

observations du premier ministre et si ses paroles comportent la promesse de saisir la Chambre d'une mesure, au commencement de la prochaine session, en vue d'apporter à la loi qu'il s'agit d'abroger certaines modifications dans le sens que je viens d'indiquer ou dans un sens similaire, rien n'empêcherait de réserver ce bill, bien que, pour mon propre compte, j'eusse de beaucoup préféré qu'on nous eût soumis, il y a cinq ou six semaines, toute proposition tendant à modifier cette loi et qu'on eût adopté, au cours même de cette session, les amendements projetés. Je le comprends, toute précipitation apportée dans la délibération ou l'adoption de pareille mesure dans un sens ou dans l'autre ne serait pas exempte de danger, et si j'ai bien saisi les observations présentées par le premier ministre à cet égard, la ligne de conduite qu'il a indiquée me semble fort acceptable.

M. URIAH WILSON : Qu'on pense ce qu'on voudra de l'attitude prise par le député de Toronto-nord (M. Foster), sur cette question, ce n'est pas là ce qui nous intéresse ce soir. Le projet de loi en discussion est presque similaire à celui que j'ai présenté, dans le même but, au commencement de la session. A la dernière session de la législature, lorsque le Parlement adopta la résolution relative aux pensions des anciens ministres, j'étais absent de la Chambre, et je n'ai appris le fait, qu'après l'adoption de cette mesure. Je suis hostile, en principe, à tout système de pensions. Parlant de façon générale, je puis affirmer que le système adopté est défectueux. A mes yeux, le système qui l'emporte sur tous les autres, c'est celui des pensions attribuées aux vieillards. Payons aux serveurs du public une rémunération convenable, tant qu'ils travaillent, puis quand ils se retirent du service, qu'il pourvoient eux-mêmes à leur entretien. Je le sais, nos hommes publics sont tenus de faire face à nombre d'obligations. Bref, la loi des pensions a été mal élaborée et le Gouvernement agirait sagement en l'abrogeant.

M. FIELDING : Il est regrettable que le chef de l'opposition ait cru devoir profiter de la discussion de ce bill pour attaquer le Gouvernement. Dans les circonstances, cette attaque est injustifiable.

M. R. L. BORDEN : Je me suis borné à critiquer le retard apporté dans la présentation de cette mesure.

M. FIELDING : L'honorable député le sait, voilà déjà quelques jours que cette mesure figure au feuillet de la Chambre et si nous n'en avons pas abordé l'étude plus tôt, la faute n'en retombe nullement sur les députés de la droite. Après avoir présenté ce projet de loi, nous entendons lui faire subir l'épreuve de ses diverses délibérations, celle de la 3^{me} lecture devant avoir lieu demain.

Il est fait rapport sur le bill.

VOIES ET MOYENS.

La Chambre se forme en comité des voies et moyens.

M. W. S. FIELDING (ministre des Finances) propose :

Arrêté,—que pour faire face aux subsides accordés à Sa Majesté, relativement à certaines dépenses du service public, pour la période des neuf mois finissant le 31 mars 1907, la somme de \$54,642,468.72 soit accordée à même le fonds du revenu consolidé du Canada.

Arrêté,—que pour faire face aux subsides accordés à Sa Majesté, relativement à certaines dépenses du service public pour l'exercice finissant le 30 juin 1906, la somme de \$2,929,502.05 soit accordée à même le fonds du revenu consolidé du Canada.

*Il est fait rapport sur les résolutions qui sont lues une 1^{re}, une 2^{me} et troisième fois puis adoptées.

M. FIELDING présente le bill (n° 225) tendant à accorder à Sa Majesté, certaines sommes d'argent affectées au service public, pour l'exercice finissant le 30 juin 1906, et pour la période des neuf mois finissant le 31 mars 1907.

La motion est adoptée et le bill est lu une 1^{re} et une 2^{me} fois.

ILES DU LAC SAINT-FRANCOIS, PROVINCE DE QUEBEC.

M. BERGERON : J'appelle l'attention du ministre de la Justice sur la question qui figure depuis deux jours en mon nom sur le feuillet de la Chambre :

1. Combien y a-t-il d'îles sur le lac Saint-François et sur le fleuve Saint-Laurent près de Port-Lewis (P.Q.) ?
2. A qui ces îles appartiennent-elles ?
3. Qui a juridiction sur ces îles ?
4. Quelques-unes de ces îles ont-elles été vendues ou louées ?
5. Les autorités provinciales ont-elles juridiction sur ces îles, et dans ce cas, dans quelle mesure ?
6. Le Gouvernement sait-il que les autorités de Québec ont vendu quelques-unes desdites îles ?

Le ministre me donnera-t-il une réponse demain ?

Sir **WILFRID LAURIER :** Cette question intéresse-t-elle le ministère de la Justice ?

M. BERGERON : Si la question n'intéresse pas le ministère de la Justice, je prierais le premier ministre d'obtenir la réponse du ministère qui y est concerné.

M. BRODEUR : Où sont situées ces îles ? Est-ce à proximité de la réserve Saint-Régis ?

M. BERGERON : Non, elles sont situées au delà de cette réserve. Elles se trouvent

sur le lac Saint-François, près de port Louis, du côté de Québec.

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

CHAMBRE DES COMMUNES.

Mercredi, le 11 juillet 1906.

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

EXPLICATION SUR UN FAIT PERSONNEL.

M. E. M. MACDONALD (Pictou) : Monsieur l'Orateur, je demande la parole sur un fait personnel pour porter à la connaissance de la Chambre certaines remarques que l'honorable député de Montmagny (M. A. Lavergne) a prononcées à une assemblée tenue à Montréal. Les voici, telles que reproduites par le "Star" de Montréal, du 30 juin 1906 :

M. Macdonald m'a déclaré en plein Parlement qu'il n'y a pas lieu de tenir compte de la province de Québec dans cette affaire. Peut-on être surpris, après cela, qu'il y ait des assemblées de protestation ?

Je n'ai pas sous la main les comptes rendus plus complets du discours de mon honorable ami, que les journaux français ont publiés, et je n'en ai pas non plus de traduction que je puisse citer. Je n'ai pris la parole que pour déclarer que je n'ai jamais dit ce qu'il m'attribue, ni ici ni ailleurs, et que ces paroles qu'il me prête n'expriment pas mes sentiments. Rien de ce que j'ai dit dans le Parlement, ou dans aucun autre endroit, ne l'autorise à supposer que j'aie de pareilles opinions à l'égard de la place qu'occupe la province de Québec dans la confédération canadienne.

J'affirme, au contraire, que par mes actes et mes paroles, j'ai toujours manifesté la plus grande déférence pour cette province et toujours maintenu que ses citoyens avaient les mêmes droits et les mêmes privilèges que ceux de toutes les autres provinces du Canada.

M. A. LAVERGNE (Montmagny) : Je crois que le "Star" n'a pas rapporté fidèlement ce que j'ai dit. Autant que je me rappelle, j'ai dit que l'honorable député de Pictou (M. Macdonald) avait déclaré, ici même, que l'opinion de la province de Québec, sur cette question du repos dominical n'était pas d'un grand poids. Voici ses paroles, telles que rapportées dans les "Débats," à la page 6763 de l'édition anglaise non corrigée.

Si j'ai parlé de cela, c'est que mon honorable ami a déclaré il y a quelques instants qu'il était pour les principes de liberté et de justice ; et le ton de son discours

M. BERGERON.

aurait pu faire penser que nous légiférons ici uniquement pour la province de Québec.

Le ton général de ma réponse fait voir l'impression que j'avais gardée de ces remarques. Voici cette réponse :

Malgré ce que peut dire mon honorable ami, je crois avoir le droit d'exprimer les vues de la province de Québec. Pourtant, si j'ai parlé pour la province de Québec, je n'ai rien dit de plus que pour la province d'Ontario. Dans tous les cas, mon honorable ami, qui, à ce qu'on me dit, nourrit certaines ambitions politiques, ne me contestera pas le droit de présenter devant cette Chambre les opinions et les vœux des populations québécoises. Même si je n'exprime pas les opinions de toute la province, je me crois du moins autorisé à exprimer celles qui m'ont été représentées par beaucoup de personnes hors de cette salle.

Il est évident que j'avais dans l'idée qu'il ne voulait pas qu'il fût tenu compte de l'opinion de la province de Québec dans cette Chambre. Je suis heureux de m'être trompé et je regrette que cette erreur m'ait induit à dénaturer le sens de ses remarques. J'accepte ses explications avec beaucoup de plaisir.

QUESTIONS.

M. BERGERON (par l'entremise de M. Taylor)—demande :

1. Combien d'îles se trouvent dans le lac Saint-François et dans le fleuve Saint-Laurent près de Port-Lewis (P.Q.) ?

2. A qui appartiennent ces îles ?

4. Quelques-unes de ces îles ont-elles été vendues ou louées ?

5. Les autorités provinciales ont-elles juridiction sur ces îles, et, dans ce cas, dans quelle mesure ?

6. Le Gouvernement sait-il que les autorités de la province de Québec ont vendu quelques-unes desdites îles ?

L'honorable M. FRANK OLIVER (ministre de l'Intérieur) : Le département des Affaires indiennes ne sait pas à qui appartiennent ces îles, ni quel en est le nombre. Je suppose qu'elles sont sous la juridiction de la province de Québec. Nous n'avons aucun renseignement indiquant combien ont été vendues ou louées.

QUESTION RELATIVE AUX DROITS MINIERS DANS LE YUKON.

M. R. L. BORDEN (Carleton, Ont.) : Avant que la Chambre passe à l'ordre du jour, je désire savoir si le ministre de l'Intérieur (M. Oliver) a pris quelques renseignements relatifs aux droits perçus sur l'extraction de l'or au Yukon. L'honorable ministre ne se rappelle peut-être plus les circonstances. Il y a quelque temps, j'ai signalé l'écart entre la production de l'or et les droits perçus, tel que le tout est donné dans les rapports. Quelqu'un—le ministre ou peut-être moi—a laissé entendre que cet écart pouvait provenir de la remise des droits sur les quantités

extraites inférieures à une somme déterminée. Je crois que le ministre nous a dit alors qu'il était tenu un compte exact de ces opérations. Il est possible qu'il n'ait pas eu le temps de s'en occuper. Je mentionne l'affaire de nouveau, pour qu'il y voit quand il aura le temps.

L'honorable M. FRANK OLIVER (ministre de l'Intérieur) : Je dois avouer qu'en effet j'avais oublié cette affaire. Mais je relirai ce débat et je verrai à ce que cela soit fait.

QUESTION RELATIVE A CERTAINS DOCUMENTS.

L'honorable M. GEORGE E. FOSTER (Toronto-nord) : L'honorable ministre de l'Intérieur (M. Oliver) a-t-il retrouvé les documents relatifs aux concessions forestières dans le Yukon? Il y a quelque temps, il a dit qu'il ne savait pas s'ils avaient été renvoyés au Yukon. Sait-il à présent où ils sont?

L'honorable M. FRANK OLIVER (ministre de l'Intérieur) : Après les avoir cherchés inutilement ici, nous avons télégraphié au commissaire à Dawson. Il a répondu que ces documents étaient en sa possession et qu'il les envoyait par la malle. Je ne crois pas que nous les recevions à temps pour les déposer durant la présente session.

ADOPTION DES AMENDEMENTS AP- PORTES PAR LE SENAT AU BILL MODIFIANT LA LOI DES CHEMINS DE FER DE 1903.

L'honorable H. R. EMMERSON (ministre des Chemins de fer et Canaux) : Je propose l'adoption des amendements apportés par le Sénat au projet de loi (n° 62) modifiant la loi sur les chemins de fer de 1903.

Monsieur l'Orateur, ces amendements ne sont pas très importants pour la plupart. Il y en a un cependant qui mérite qu'on s'y arrête. On n'a pas oublié que l'honorable député de Lincoln (M. Lancaster) avait déposé un bill modifiant la loi des chemins de fer à l'égard de la rapidité des trains qui traversent les villes et les villages. Ce projet de loi fut renvoyé devant un comité spécial. Après avoir étudié la question à fond, ce comité décida que l'objet du bill était très louable et que la loi sur les chemins de fer devrait être modifiée en ce sens. A titre de membre de ce comité, j'étais aussi de cet avis et nous avons convenu de recommander à la Chambre de modifier la loi des chemins de fer dans le sens de ce projet de loi.

M. STOCKTON : Le comité était unanime sur ce point.

M. EMMERSON : En effet. Je dois avouer que le changement proposé était assez radical. Nous enlevons à la Com-

mission des chemins de fer, pour la remettre aux compagnies elles-mêmes, la charge de protéger tous les passages à niveau. J'étais d'avis que nous allions peut-être un peu loin et que le changement était trop subit. On se rappelle que lorsque la question a été discutée en comité général de la Chambre, j'ai demandé que cette disposition ne fût pas mise en vigueur avant le 1er janvier 1908, pour donner aux compagnies de chemins de fer le temps de se préparer à remplir les nouvelles obligations que cette loi leur imposait.

Comme on devait s'y attendre, les compagnies de chemins de fer étaient fortement opposées à cette disposition, et cette opposition des compagnies se manifesta peut-être dans l'amendement du Sénat qui retranche cet article du bill.

Tout ce que je puis dire c'est qu'il est peut-être trop tard pour refuser d'accepter cet amendement et que cela ne servirait à rien. Je suis tout à fait favorable au but qu'on veut atteindre, qui est de protéger la vie des citoyens. Beaucoup d'accidents se produisent à ces passages à niveau et tout mon désir serait de protéger le public. D'un autre côté, je ne voudrais pas être déraisonnable et imposer de trop lourdes obligations aux compagnies de chemins de fer. Les municipalités ont aussi des devoirs à remplir et les citoyens eux-mêmes sont tenus de prendre toutes les précautions nécessaires. Quoi qu'il en soit, les compagnies de chemins de fer devraient sauvegarder les droits et les intérêts du public partout où leurs lignes traversent la voie publique non seulement dans les centres où la population est dense mais partout dans le pays. J'étudierai la question pendant les vacances et j'espère qu'à la prochaine session je pourrai déposer un amendement qui sera agréable à la fois à la Chambre et aux compagnies de chemins de fer, qui sont très intéressées dans cette affaire.

M. ELSON : Je désirais savoir si ce comité spécial s'est occupé de donner au public une protection plus efficace aux passages à niveau dans les townships et les municipalités rurales. J'ai été à même de constater, monsieur l'Orateur, que les accidents aux passages à niveau sont plus fréquents dans les campagnes que dans les villes ou villages. Plusieurs graves accidents ont eu lieu à ces passages à niveau, à moins de trois milles de ma demeure. Un cultivateur revenait un jour de London en voiture avec ses deux jeunes filles; un train rapide s'en venait de l'Ouest à une vitesse de quarante ou cinquante milles à l'heure. Il y a une pente à cet endroit et comme la voiture s'engageait sur la voie, elle fut frappée par la locomotive et les trois occupants furent tués sur le coup. A l'enquête du coroner, le mécanicien qui conduisait ce train fut entendu. Il déclara qu'il avait parfaitement vu ce qui était pour arriver, mais qu'il avait été impuissant à

l'empêcher. Bien qu'il eut renversé la vapeur et essayé de ralentir, il n'avait pu y parvenir à temps. Prévoyant ce qu'il allait arriver et ne voulant pas être témoin de la catastrophe, il avait fermé les yeux. Au même instant, le choc avait lieu et trois personnes étaient lancées dans l'éternité. Les deux chevaux furent aussi tués sur le coup. Au passage suivant, trois quarts de mille plus loin, un piéton qui traversait la voie fut aussi frappé et tué. Un accident semblable est arrivé à un autre passage à niveau, situé, lui aussi, à trois quarts de mille de ce dernier. Encore à trois quarts de mille, se trouve un autre passage à niveau. Un jour un cultivateur revenait de la ville avec un jeune cheval, imparfaitement dompté peut-être, et en apercevant le train, il voulut arrêter, mais le cheval refusa d'obéir et s'élança sur la voie, juste au moment où le train arrivait. Tous deux furent tués sur le coup. Voici donc quatre passages à niveau dans les environs de ma demeure et sur chacun il s'est produit un accident fatal. Une autre fois un conducteur d'omnibus conduisait ses voyageurs à la ville et comme il allait s'engager sur la voie il aperçut un train qui venait à toute vapeur ; il eut à peine le temps de tourner la tête de ses chevaux. L'omnibus fut renversé, mais aucun des voyageurs ne fut blessé. Le seul accident à déplorer fut la mort d'un cheval. Vu la fréquence de ces accidents, j'espère, Monsieur l'Orateur, que le ministre des Chemins de fer et Canaux et le Gouvernement s'occuperont sérieusement de tout cela et verront à ce que le public soit mieux protégé.

M. STOCKTON : J'approuve ce que vient de dire l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux, quant à la question qui a été débattue devant le comité spécial. Je regrette l'absence de l'honorable député de Lincoln (M. Lancaster) car il avait des opinions bien arrêtées sur cette question.

L'amendement proposé par le comité spécial peut se diviser en deux parties. La première dit :

Nul train ne traversera une voie publique à niveau dans une partie populeuse d'une cité, ville ou village, à une vitesse de plus de dix milles à l'heure, à moins que le passage à niveau ne soit convenablement protégé.

Ce serait au jury à décider si la protection était suffisante ou non. Dans ce sens, l'article est favorable aux compagnies, puisque chaque cas serait laissé à la décision d'un jury. D'un autre côté, si la compagnie le préférerait, elle pourrait s'adresser à la commission des chemins de fer ou au conseil privé, pour faire décider en quoi doit consister une protection suffisante.

Cet article était un compromis entre la proposition de l'honorable député de Lincoln (M. Lancaster) et les demandes des compagnies de chemins de fer. Après de longues délibérations, le comité a décidé que ce

M. ELSON.

compromis était juste, car si ces dernières avaient été obligés de se conformer à toutes les dispositions du bill, tel que présenté, le chemin de fer Pacifique-Canadien et le chemin de fer du Grand Tronc auraient été obligés de dépenser un million cinq cent mille dollars. Le comité a considéré que l'obligation serait trop lourde pour être imposée immédiatement, vu qu'un grand nombre de ces passages à niveau ne sont pas dangereux et que toutes les précautions exigées par le projet de loi n'étaient pas nécessaires à ces endroits. Nous avons préféré décréter que les compagnies seraient obligées de protéger convenablement ces passages, au risque d'être condamnées à des dommages-intérêts par un jury, si des accidents avaient lieu, ou bien de s'adresser à la commission des chemins de fer, pour faire décider en quoi doit consister une protection suffisante.

Cependant, comme le dit le ministre, je crois qu'il ne serait pas prudent de conserver l'ancienne rédaction, et puisqu'on nous promet de s'occuper de la question à la prochaine session, il vaut mieux adopter l'amendement qui a été fait. Je persiste cependant à dire qu'il faut une loi pour protéger la vie et les biens des citoyens de ce pays contre les accidents de chemin de fer.

M. R. L. BORDEN : Monsieur l'Orateur, il y a au moins trois sessions que la Chambre discute cette question. Elle a été débattue très à fond. A plusieurs reprises l'honorable député de Lincoln (M. Lancaster) est revenu à la charge avec force arguments et beaucoup d'éloquence, et finalement, au cours de la présente session, il avait réussi à faire introduire dans la loi des chemins de fer un article qui apportait une certaine somme de protection au public. La proposition du comité spécial chargé de l'étude du bill était agréé par le ministre de la Justice du jour (M. Fitzpatrick), car à la page 889 des Débats, parlant de l'honorable député de Lincoln, il dit :

Il ne mentionne nullement le genre de protection voulue et il ne statue absolument rien au sujet de l'autorité à laquelle il appartiendra de se prononcer sur le degré de suffisance de cette protection. L'honorable député pourrait, s'il veut bien m'en croire, déclarer que cette protection devra être de nature à rallier l'assentiment et l'approbation de la commission des chemins de fer.

Cette proposition faite par un membre du Gouvernement a été acceptée. On avait d'abord demandé que le bill fût renvoyé devant le comité des chemins de fer et canaux ; j'ai alors fait observer qu'il serait préférable de le soumettre à un comité spécial peu nombreux, qui pourrait se renseigner sur les questions de fait et entendre toutes les parties intéressées, beaucoup plus facilement qu'un comité aussi nombreux que celui des chemins de fer et canaux. Le bill fut donc soumis à un comité spécial et je crois que les compagnies intéressées ont été entendues.

M. STOCKTON : C'est exactement cela.

M. R. L. BORDEN : Après de longues déclarations, la proposition de l'honorable député de Lincoln-et-Niagara ne fut pas adoptée, mais le comité accepta les modifications suggérées par M. Fitzpatrick. Tout ce qu'il a été possible de faire en faveur des compagnies de chemins de fer est résumé dans l'article dont j'ai parlé et qui a été adopté par la Chambre :

Nul train ne traversera une voie publique à niveau dans une partie populeuse d'une cité, ville ou village à une vitesse de plus de 10 milles à l'heure, à moins que le passage à niveau ne soit construit et dès lors dûment entretenu en conformité de telles ordonnances, règles et instructions du comité des chemins de fer du Conseil privé et de la Commission, qui peuvent être en vigueur à cet égard. La Commission peut en tout cas établir telle limite de vitesse qu'elle juge à propos.

2. La compagnie a jusqu'au premier jour de janvier 1908 pour se conformer aux dispositions du présent article.

Je ne dirai qu'un mot du deuxième paragraphe. Il n'est que légitime d'accorder au moins 18 mois aux compagnies de chemins de fer pour se conformer à ces nouvelles dispositions législatives. Mais je tiens surtout à faire remarquer que cette disposition ne s'applique qu'aux parties populeuses des cités, villes et villages. Elle ne diminue en rien les dangers dont vient de parler l'honorable député de Middlesex-est (M. Elson). Deuxièmement, la compagnie n'encourt aucune peine, amende ou punition, si, à ces endroits, la vitesse des trains ne dépasse pas 10 milles à l'heure. Si une compagnie veut faire circuler ces trains à une plus grande vitesse, elle doit faire de deux choses l'une. Il faudra que ces passages à niveau soient convenablement protégés et, comme le dit l'honorable député de Saint-Jean (M. Stockton), la nature et la nécessité des moyens employés dans ce but resteront toujours une question de faits ; ou si la compagnie ne veut courir aucun risque, quant à ce qui constitue une protection suffisante, elle peut s'adresser à la commission des chemins de fer et en obtenir des règles et instructions qui la mettront à l'abri de toute responsabilité.

Je répète que cette question a été discutée pendant trois sessions consécutives, qu'elle a été plus d'une fois renvoyée devant des comités de cette Chambre, qu'elle a été étudiée par un comité spécial, que la proposition de M. Fitzpatrick, lors de la seconde lecture, a été adoptée par la Chambre, et dans ces circonstances, je trouve singulière l'attitude du Sénat qui, après une heure à peine de discussion, met tout cela de côté, sans égard aux enquêtes faites par les comités de la Chambre et demande tout simplement que cet article soit rayé du bill.

Pour moi, je m'oppose à ce que cette disposition soit retranchée du bill. Elle me paraît raisonnable. Il faut que les compa-

gnies de chemin de fer apprennent à protéger la vie humaine et à en respecter le caractère sacré. La disposition contenue dans ce bill ne me paraît pas du tout déraisonnable.

M. STOCKTON : Pas du tout.

M. R. L. BORDEN : Pourvu que leurs convois ne filent pas à une allure de plus de dix milles à l'heure les compagnies de chemin de fer n'ont pas besoin de craindre de s'exposer à des dommages, et cet article concerne seulement les parties de cités, de villes et villages où la population est dense. Bien plus, elles sont exemptes de responsabilité à cet égard si elles protègent convenablement leurs passages à niveau, ce qui peut coûter cher, comme l'a dit l'honorable député de la ville et du comté de Saint-Jean. Mais après tout, nous ne faisons que renvoyer cette affaire à la commission des chemins de fer du Canada, parce qu'une compagnie de chemin de fer peut toujours se protéger contre les conséquences de la seconde alternative énoncée dans ce bill. Toute la signification pratique du bill, c'est que le parlement du Canada, se trouvant dans l'impossibilité de s'occuper des centaines de différentes conditions qui peuvent exister au sujet des différents passages à niveau du Canada et auxquels il est fait allusion dans ce bill, laisse à la commission des chemins de fer du Canada le soin de faire des règlements au sujet d'un certain groupe ou d'un certain nombre de passages à niveau ou d'un passage à niveau particulier où il y a lieu de protéger les gens qui, passant par la voie publique pour aller à leurs affaires, sont obligés de traverser la voie ferrée. L'attitude de l'autre Chambre ne devrait pas être approuvée par celle-ci. Je proteste énergiquement contre l'élimination de cette clause.

Nous ne faisons que retarder, d'année en année, ce qui doit éventuellement arriver, parce qu'il est impossible de croire que nous aurons des passages à niveau comme il y en a sur tous les chemins de fer du Canada, sans que le public soit mieux protégé qu'il ne l'a été jusqu'à présent.

Je crois que l'importance de cette question, en ce qui concerne la protection du public et de la vie humaine, n'a pas été assez bien saisie par la députation. En mettant cette clause de côté à l'heure qu'il est, nous faisons une chose très sérieuse. J'ose croire qu'une mesure raisonnable de ce genre, par laquelle nous chargeons une commission d'experts de faire des règlements pour la protection du public qui traverse ces passages à niveau, ne devrait pas être mise de côté à la légère et sur l'avis de membres de l'autre Chambre, qui ne peuvent consacrer à l'étude de ce point particulier du bill un dixième de l'attention que les membres de cette Chambre-ci y ont consacrée.

M. G. H. McINTYRE : L'honorable député de Lincoln a vaillamment défendu,

pendant quelques sessions, le principe contenu dans cet article que le Sénat vient de retrancher. A la dernière session, il avait ma sympathie et mon appui, et il en avait besoin, car peu de députés partageaient alors son opinion. Mais le principe qu'il défendait s'imposait tellement que la Chambre a fini par reprendre cet article à la légère et avec tant d'empressement. Il se peut qu'en examinant les procès-verbaux des séances du Sénat, on y trouve des raisons qui n'ont pas été soumises à ce Parlement. Mais j'espère que le ministre des Chemins de fer verra à ce que ce point soit étudié de nouveau à une autre session. Je crois qu'il est et sera nécessaire, à l'avenir, de protéger le public, et qu'on finira par le comprendre. J'espère que cette Chambre va exiger qu'à la prochaine session le ministre des Chemins de fer prenne l'initiative d'un autre projet de loi à ce sujet.

(La motion de M. Emmerson, demandant que la Chambre approuve les amendements faits par le Sénat, est votée à mains levées, et monsieur l'Orateur déclare que ceux qui se sont prononcés dans la négative l'emportent. Certains députés ayant demandé une mise aux voix régulière, monsieur l'Orateur ordonne que les députés soient appelés.)

M. FOSTER : Monsieur l'Orateur, nous venons tous de vous entendre décider que ceux qui se sont prononcés dans la négative l'emportent. Pourquoi donc les quelques heureux mortels qui siègent à votre droite auraient-ils la permission de mépriser votre décision ?

M. FIELDING : Nous voulons être comptés.

(La motion de M. Emmerson est mise aux voix et adoptée.)

POUR :

Messieurs

Archambault, Kennedy,
Aylesworth, Lanctot,
Béland, Lapointe,
Bickerdike, Laurence,
Borden (sir Frederick), Laurier (sir Wilfrid),
Bourbonnais, Lemieux,
Boyer, Logan,
Brown, Macdonald,
Bureau, McCool,
Caldwell, McIntyre (Strathcona),
Calvert, McKenzie,
Carney, McLennan,
Chisholm (Antigonish), Marcile (Bagot),
Copp, Marcil (Bonaventure),
Delisle, Martin (Wellington),
Demers, Oliver,
Derbyshire, Paterson,

M. McINTYRE.

Emmerson,
Ethier,
Fielding,
Finlay,
Finlayson,
Fisher,
Gauvreau,
Geoffrion,
Gervais,
Greenway,
Guthrie,
Harty,
Hunt,
Jackson (Selkirk),
Johnson,

Parent,
Pickup,
Power,
Proulx,
Ratz,
Reid (Ristigouche),
Ross (Cap-Breton),
Rousseau,
Sinclair,
Smith (Oxford),
Stewart,
Telford,
Turgeon,
Turriff,
Verville.—64.

CONTRE :

Messieurs

Avery,
Bergeron,
Blain,
Borden (Carleton),
Boyce,
Bristol,
Christie,
Clements,
Cochrane,
Elson,
Foster,
Fowler,

Henderson,
Herron,
Lake,
Lefurgey,
Lewis,
Macdonell,
McIntyre (Perth),
Perley,
Reid (Grenville),
Sproule,
Taylor,
Walsh.—24.

ONT PAIRE :

Messieurs

Ministériels.
Parmelee,
Lemieux,
McCarthy,
German,
McCull,
Dugas,
Crawford,
Hall,
Knowles,
Maclean (N.-E.),
Lavergne (Louis),
Hyman,
Savoie,
Templeman,
Sifton,
Costigan,
Belcourt,
Brodeur,
Dyment,
Campbell,
Lovell,
LeBlanc,
Hughes (I.P.E.),
Roche (Halifax)
Smith (C.-B.),
Galliher,
Law,
McCarney,
Macpherson,
Grant,
Rivet,
Clarke,
Bole,
Zimmerman,
Pardee,
Black,
Conmee,
Ross (C.-B.),
Wilson (Russell),
Sloan,
Wright (Renfrew),

Opposition.
Worthington,
Tisdale,
Northrup,
Broder,
Ward,
Ames,
Schaffner,
Hughes (Victoria),
Bennett,
Stockton,
Barr,
Haggart,
Léonard,
Alcorn,
Maclean (York, S),
Armstrong,
Barker,
Forget,
Bland,
Monk,
Brabazon,
Crockett,
Martin (I.P.E.),
Osler,
Roche (Marquette),
Ganong,
Morin,
McLean (I.P.E.),
Cockshutt,
Chisholm,
Paquet,
Clare,
McCarthy (Calgary),
Gunn,
Lancaster,
Daniel,
Lalor,
Seagram,
Wilson (Lennox),
Staples,
Smith (Wentworth),

Schell (Oxford),
Miller,
Burrows,
Carvell,
Watson,
Devlin,
Ross (C.-B.),

Porter,
Pringle.
Wright (Muskoka).
Kemp,
Lennox,
Wilmot,
Jackson (Elgin).

M. TAYLOR : Les honorables députés de Lanark-sud, de Saint-Jean et de Dufferin n'ont pas voté.

M. BARR : J'ai pairé avec l'honorable député de Montmagny.

M. FOWLER : J'ai pairé avec l'honorable député de Peterborough-ouest.

M. STOCKTON : J'ai pairé avec l'honorable député de Lunenburg ; sans cela, j'aurais voté contre la motion.

M. WORTHINGTON : J'ai pairé avec l'honorable député de Missisquoi ; si j'avais voté, j'aurais voté contre la motion.

MODIFICATION DU CODE PENAL.

La Chambre reprend ensuite la discussion en comité sur le bill (n° 4) déposé par M. Aylesworth et ayant pour objet de modifier de nouveau le code pénal de 1892.

Article 1er :

M. R. L. BORDEN : J'ignore pour quelle raison le comité a fait rapport qu'il conviendrait de mettre de côté la principale disposition de ce bill. Ce qui a été retranché se trouve consigné précisément dans les mêmes termes, dans les statuts refondus des Etats-Unis, et ces dispositions étaient destinées à faire disparaître un mal qui règne actuellement dans notre pays. Elles ont trait à l'exercice de la profession d'avocat par des membres du Parlement devant les comités de la Chambre.

M. AYLESWORTH : Mon honorable ami voudra bien me permettre de dire que ces bills ont été étudiés ensemble et que les dispositions dont il parle sont comprises dans le bill (n° 10).

M. R. L. BORDEN : Le bill (n° 10) est maintenant à l'étude, et vu la déclaration que le ministre de la Justice vient de faire, je m'abstiendrai de toute critique jusqu'à ce que le temps de la discussion soit arrivé.

M. BERGERON : Pourquoi mentionnez-vous spécialement les employés du Gouvernement ?

M. AYLESWORTH : Dans le seul but d'assujettir les commissaires du chemin de fer Transcontinental et leurs employés aux dispositions du code pénal en ce qui concerne les offres ou les sollicitations qu'on pourrait faire à un fonctionnaire public mentionné dans le statut, par rapport à l'adjudication d'une entreprise.

Lorsque le code pénal fut adopté, la commission du Transcontinental n'existait pas,

et l'article concernant l'offre d'un avantage pécuniaire à un fonctionnaire du Gouvernement ne pouvait s'appliquer à cette commission ni à ses employés. L'article dont il s'agit maintenant a pour objet de rendre l'ancien article applicable à ces messieurs.

M. BERGERON : Je pensais que les mots "fonctionnaires du gouvernement" suffiraient pour désigner les employés de la commission du Transcontinental.

M. AYLESWORTH : Il n'est pas bien certain que ces mots soient suffisants. La commission est une corporation indépendante, distincte du Gouvernement et ayant droit de faire ses propres contrats.

Il est fait rapport du bill, qui est lu pour la troisième fois et adopté.

SENAT ET CHAMBRE DES COMMUNES.

La Chambre reprend la discussion en comité sur le bill (n° 10) ayant pour objet de modifier la loi relative au Sénat et à la Chambre des communes.

Article 1er.

M. R. L. BORDEN : Je crois que la construction grammaticale de cet article est défectueuse. L'article se lit ainsi :

Nul membre du Sénat ou de la Chambre des Communes ne recevra ni ne conviendra de recevoir de rémunération, directement ou indirectement, pour services rendus, ou pour influencer ou tenter d'influencer quelque membre.

M. AYLESWORTH : Je propose en amendement, que le mot "pour" soit inséré entre le mot "ou" et le mot "influencer."

M. COCHRANE : Cela s'appliquera-t-il au député ayant charge d'un bill ?

M. AYLESWORTH : C'est là l'objet visé.

M. BARR : S'appliquera-t-il aux avocats qui sont les associés d'un député ?

M. R. L. BORDEN : Il y a deux omissions importantes ; l'une consiste en ce qu'il n'est pas défendu à un député de traiter, à titre d'avocat, avec un département quelconque de l'administration.

M. AYLESWORTH : Ces deux omissions ont été étudiées par le comité et il a été décidé unanimement qu'un député n'aurait pas droit de traiter, à titre d'avocat, avec les départements, et sur division, que les associés d'un député n'auraient pas ce droit.

(L'article est adopté tel que modifié.)

Article 3 :

M. R. L. BORDEN : Je crois que c'est un pas de fait dans la bonne voie, bien que cet article n'aille pas aussi loin que le bill que j'ai présenté. Cependant, vu ce bon commencement et vu que la session est sur le point de se terminer je ne discuterai pas ce sujet maintenant, mais je me réserve le

droit de présenter, au cours d'une session ultérieure, un autre bill au moyen duquel nous ferons un autre pas dans le même sens.

(Il est fait rapport du bill, qui est lu une troisième fois et adopté.)

3e LECTURE.

Du bill (n° 225) déposé par M. Fielding, ayant pour objet d'accorder à Sa Majesté certaines sommes d'argent pour le service public de l'exercice financier expiré le 30 juin 1906, et de la période de neuf mois finissant le 31 mars 1907.

PENSIONS DE CERTAINS MEMBRES DU CONSEIL PRIVÉ.

L'honorable M. W. S. FIELDING (ministre des Finances) : Je propose la troisième lecture du bill (n° 220) concernant la loi relative aux pensions de certains membres du conseil privé.

L'honorable M. GEORGE E. FOSTER : Si la Chambre veut bien me le permettre, je ferai consigner dans les "Débats", une couple de citations, afin de mieux préciser ce que j'ai dit hier soir, et afin que toute la question soit mise sous les yeux de la députation et du pays.

Je dirai d'abord que, de tout temps, le parlement impérial s'est beaucoup occupé de l'étendue de ses pouvoirs et de ses devoirs au sujet des lois qu'il adoptait, et surtout au sujet des lois accordant des pensions ou d'autres avantages financiers, et qui sont, par conséquent, de la nature d'une promesse solennelle faite à des particuliers ou à des corporations. Il existe au parlement impérial un sentiment très hostile à la répudiation de mesures législatives qui ont pu être adoptées dans ce sens. En 1889, sur motion de M. Bradlaugh, il s'est fait un effort décisif pour réduire les pensions. Avant que ce comité-là eût fait rapport, et en 1869, nombre de pensions avaient été vendues pour vingt-sept ans. En 1889, M. Bradlaugh, signala ce fait, et dans l'intention de pousser la discussion plus loin, il déclara que la permutation était faite pour un terme trop long. Je n'approfondirai pas ce point; mais je dirai que la proposition de M. Bradlaugh donna lieu à un débat très animé qui roula sur tous les aspects de ce sujet. Parmi ceux qui adressèrent la parole dans cette circonstance-là, se trouvait M. William E. Gladstone qui, on le sait, est une autorité en droit constitutionnel et parlementaire, ainsi que sous le rapport des usages parlementaires. faisant allusion au très honorable M. Goschen, il dit entre autres choses :

Le très honorable gentleman s'est adressé à moi à propos d'une question des plus sacrées, celle de l'inviolabilité de la foi publique. La Chambre des communes ne saurait faire de trop grands sacrifices pour maintenir cette inviolabilité, et j'ajouterais que je n'ai jamais eu

M. R. L. BORDEN.

connaissance que la Chambre des communes ait hésité à faire de grands sacrifices à cette fin.

Si la Chambre des communes a été extravagante ou a donné plus que de raison, c'est sans doute dans un sens qui paraissait hostile au public—c'est-à-dire que nous avons donné à l'intérêt des parties la plus grande liberté possible d'interprétation, et dans ce sens, nous avons donné contrairement à l'intérêt public, mais nous avons compris que le véritable intérêt par excellence, réside dans le maintien de la foi publique.

Dans une autre partie de son discours, il dit :

Je ne suis pas tout à fait d'accord avec l'honorable député de Northampton à qui nous sommes grandement redevables pour les travaux qu'il a faits dans cette cause et pour l'interprétation si sage qu'il a donnée à la doctrine de la foi publique.

Ce qu'un parlement a fait, il peut le défaire; ce qu'un parlement a adopté un autre parlement a droit de l'abolir :

Il a fait allusion à la plus considérable de toutes ces pensions, celle du duc de Richmond. Elle fut adoptée, non par la couronne, mais par le Parlement, et l'honorable député prétend qu'une loi faite par un parlement peut être rappelée par un autre. Je ne suis pas disposé à accepter cette proposition sans restriction. Dans toute question d'intérêt pécuniaire, le parlement est le représentant autorisé de la nation et, à mon sens, la nation doit être liée par l'acte fait délibérément par son représentant autorisé, que cet acte soit en lui-même sage et juste, ou insensé et injuste.

Par conséquent, il peut être démontré, selon moi, comme, peut-être, au sujet de la pension du duc de Richmond qu'il se fait bien des choses, par acte du Parlement, qui sont injustes pour le pays. Je ne suis pas prêt à dire que le Parlement ait le droit—naturellement, au point de vue constitutionnel il a ce droit—et ait le pouvoir de revenir sur cette déclaration et de la mettre à néant. D'après l'idée que je me suis formée de la foi publique, je crois que lorsque le Parlement, de propos délibéré, se rendant compte de ce qu'il fait, et voyant clairement sa propre intention, fait avec des particuliers un arrangement qui prend la nature d'un contrat, que cet arrangement soit bon ou mauvais pour le pays, il est du devoir du Parlement d'y adhérer.

Je pourrais citer d'autres passages des discours de M. Gladstone à ce sujet, mais je me bornerai à ces deux-là pour faire voir quel était le véritable sentiment d'un des plus grands parlementaires que l'empire anglais puisse compter parmi tant d'hommes capables et distingués qui lui ont fait honneur de siècle en siècle. Il s'agit ici non pas du droit constitutionnel, mais de la justice du parlement qui a accordé à l'individu ou à la corporation un avantage que l'individu ou la corporation a accepté de bonne foi. Est-il juste que le parlement vienne ensuite déranger ces conditions-là ?

L'honorable A. B. AYLESWORTH : Je ne me propose pas de faire un bien long discours sur cette question; j'aurais même

gardé le silence si l'honorable député de Toronto-nord n'avait soumis aujourd'hui à la Chambre une considération différente de toutes celles qu'on a énoncées jusqu'à présent en opposition à ce projet de rappel. Mon opinion personnelle à ce sujet est sans doute connue de tous les membres de cette Chambre. J'approuve absolument le ministre d'avoir proposé le rappel de cette loi. Je diffère d'opinion avec l'honorable député de Toronto-nord. Je n'approuve pas les observations qu'il a faites hier soir quand ce bill fut délibéré en comité. Quels que soient les sentiments des différents membres de cette Chambre sur cette question, je partage certainement avec eux l'admiration qu'ils ont éprouvée pour la manière virile avec laquelle l'honorable député (M. Foster) a exprimé son opinion sur un sujet qui a créé tant d'agitation dans le public.

Quelques VOIX : Très bien !

M. AYLESWORTH : Je profite de l'occasion pour dire avec quelle fermeté cet honorable député a aussi exprimé ses vues sur le même sujet, devant ses électeurs, pendant la dernière vacance. Il est regrettable qu'il ne trouve pas plus d'appui parmi ceux qui, comme lui, sont en faveur d'un loi accordant des pensions aux anciens ministres de la couronne. Mais, je l'ai dit, je suis d'une toute autre opinion que l'honorable député. A mon sens, cette question n'est pas une question de principe, mais d'affaires. Mon opinion bien arrêtée, c'est que tout le système des pensions, du moins pour ce qui est des ministres de la couronne, est contraire à la saine administration de la chose publique. Quoi qu'il en soit, je n'ai pas l'intention de discuter cette question à cette phase du débat sur le projet de loi présentement à l'étude. Je désirais seulement faire ces quelques observations générales et répondre en quelques mots à ce qui s'est dit ce matin sur la question de la foi publique. Ce n'est pas à ce point de vue que je considère le bill qui nous est maintenant soumis. Il s'agit d'un contrat intervenu entre nous et les bénéficiaires de ces pensions. Ces bénéficiaires et ceux d'entre nous qui sont actuellement ministres de la couronne avec un commencement de droit à ce que cette pension leur échole s'ils ont l'avantage de conserver leurs portefeuilles assez longtemps, se trouvent dans une même situation. Les autres membres de la Chambre sont peut-être dans une situation différente. Cette question doit être étudiée non seulement au point de vue des ministres de la couronne, mais au point de vue de l'intérêt public et des membres du parlement qui ne sont pas ministres.

Je comprends que les ministres ou les membres de cette Chambre qui sont responsables de cette loi devraient examiner la question de son rappel plutôt au point de vue de l'employeur qu'à celui de l'employé, et que nous devrions surtout considérer, en notre qualité de représentants du peuple, si

cette pension doit être continuée. Or, si je considère cette question à ce point de vue et d'une manière impartiale, je ne vois rien qui puisse appuyer la prétention de l'honorable député de Toronto-nord. Les raisons apportées par cette honorable député sont plutôt des raisons en faveur de l'augmentation du traitement des ministres. Si l'on considère que le traitement actuel n'est pas suffisant, alors qu'on l'augmente, mais après qu'un ministre aura consenti à l'accepter pour ses services pendant plusieurs années, venir lui offrir plus tard comme gratification la moitié du traitement qu'il recevait comme ministre, et cela pour jusqu'à la fin de ses jours, ne me semble pas, au point de vue des intérêts du peuple que ses représentants sont chargés de surveiller, une proposition justifiable. C'est pourtant ce qui a été fait l'année dernière et la question aujourd'hui est de savoir si nous allons persévérer dans cette voie. La question qui se pose est celle-ci : Cette loi doit-elle rester dans nos statuts ou doit-elle en être retranchée ? On a dit que ce serait manquer à la foi jurée que la révoquer. J'admets tout de suite que si la loi que nous avons votée l'année dernière tenait par un de ses côtés à la nature d'un contrat, que la révoquer serait manquer de bonne foi.

On a fait hier soir une comparaison avec les juges. On a dit que les juges étaient dans des situations beaucoup plus favorables que les ministres, parce qu'après un certain nombre d'années de service, ils avaient droit à une pension de retraite pour le restant de leurs jours. Je ne veux en aucune manière critiquer la sagesse de cette législation, mais ce n'est pas là ce que nous avons à discuter aujourd'hui. Il y a cependant une différence manifeste, car lorsque l'on offre à un avocat de le nommer juge et qu'on lui demande par là même d'abandonner sa clientèle, la loi lui dit : Vous aurez droit à une certaine rémunération annuelle tant que vous vivrez et et que vous pourrez remplir vos fonctions. Il y a là un véritable engagement. Le juge consent à donner ses services d'année en année, non pas seulement en considération de la rémunération que la loi lui donne mais aussi parce qu'il sait qu'à la fin de ses années de service il aura droit à une pension. Ces conditions lui sont clairement définies, et il les connaît avant de faire le sacrifice, si c'est un sacrifice d'abandonner sa profession et sa clientèle pour accepter à la place un traitement annuel. Dans ces circonstances enlever à un juge la pension qui lui a été promise serait une rupture de contrat et une injustice impardonnables.

Mais, légalement, a-t-on réellement pris un engagement de ce genre lorsqu'on a voté la loi que nous nous proposons de rappeler ? Je ne le crois pas. Les seuls ministres qui pourraient prétendre qu'il y a eu engagement seraient ceux qui ont accepté un portefeuille après que la loi eût été incorporée dans les statuts. Les seuls que je crois dans cette

situation sont le ministre du Revenu de l'intérieur, le directeur général des Postes et moi-même. On dira peut-être que si l'honorable directeur général des Postes était resté assez longtemps dans la position qu'il occupait il aurait eu droit à une pension; il aurait eu alors comme un droit acquis, et c'eût été manquer de bonne foi à son égard que de rappeler la pension. Aucun autre n'était dans la même situation parce que chacun avait complété la période de service nécessaires pour lui donner le droit à la pension avant que cette loi eût été incorporée dans les statuts l'année dernière. Dans ces circonstances si nous examinons la loi au point de vue des personnes intéressées et des représentants du peuple, la pension que le parlement a votée l'année dernière aux anciens ministres n'est réellement qu'un don ou gratification, vu que personne n'avait le moindre service nouveau à faire valoir pour y avoir droit. Tous les ex-ministres avaient rempli les conditions lorsque la loi a été votée et dans ce cas-là l'acte du Parlement était simple affaire de générosité, ou un don comme celui qu'un père ferait à un enfant. Je prétends qu'au point de vue du droit il n'y a pas de contrat car il n'y a pas eu de nouveaux services. Ce n'est pas violer un contrat ni commettre une injustice si celui qui a fait le don dit :

J'ai changé d'avis et je crois mieux faire en retirant cette gratification. Ceux qui l'ont reçu en ont eu le bénéfice pendant l'année qu'elle a été en existence, mais quant à l'avenir, vu que cela n'a pas changé leurs situations ou leurs relations avec le public, ils n'ont pas le droit de dire au Parlement que la loi des pensions qui a été adoptée il y a un an est une violation de droit juré.

M. P. ELSON (Middlesex-est) : Dans les remarques que je me propose de faire au sujet de la troisième lecture de ce bill, je veux parler des diverses augmentations qui ont été accordées aux membres du Parlement et aux ministres. Il est vrai qu'il y a six semaines environ la Chambre a repoussé d'une façon qui ne laisse pas place au doute, le bill proposé par l'honorable député d'York-sud (M. W. F. Maclean), bill qui rappelait celui de l'indemnité aux députés voté l'année dernière. Lorsque ce vote a été pris la Chambre était très au complet et une petite minorité seulement a appuyé le bill du député d'York. Je faisais partie de cette minorité et je désire voter encore de la même manière, parce que lorsque j'ai été élu membre de la Chambre des communes je ne m'attendais pas à recevoir plus que \$1,500 par année, et ceux qui m'ont élu aussi ne pensaient pas que je recevrais davantage. C'est dans ces conditions qu'ils m'ont élu et c'est pour cela que j'ai voté en faveur du bill de mon honorable ami.

Je désire faire aussi quelques observations au sujet de l'augmentation du traite-

ment accordé à l'honorable premier ministre. Ce traitement a, je crois, été augmenté de la somme de \$4,000, et le premier ministre a eu en outre son augmentation d'indemnité sessionnelle de \$1,000, ce qui fait \$5,000 en tout. Or, monsieur l'Orateur, il y a très peu de personnes dans ce pays qui possèdent les qualités et talents nécessaires pour remplir la charge de premier ministre. Cette charge demande des qualités exceptionnelles et il faut que celui qui est appelé à la remplir soit d'un commerce agréable, afin de retenir autour de lui ses amis pour qu'ils l'aident à administrer les affaires du pays. Il faut qu'il ait de hautes qualités d'homme d'Etat, et beaucoup de diplomatie pour guider sûrement le navire de l'Etat à travers les récifs et les écueils qu'il peut rencontrer sur sa route. Il faut qu'il prenne bien soin de ne pas se mettre en difficultés avec d'autres nations parce qu'un conflit international pourrait avoir pour résultat la perte de milliers de vies et de millions de dollars. C'est pourquoi, monsieur l'Orateur, j'approuve l'augmentation qui a été accordée au premier ministre à quelque parti qu'il appartienne, qu'il soit libéral ou conservateur. Je ne critique donc pas l'augmentation accordée au premier ministre.

Je veux dire aussi quelques mots au sujet du traitement qui a été accordé au chef de l'opposition. Quelques personnes croient que le chef de l'opposition ne devrait pas avoir de traitement du tout, ou que si on veut lui en donner un, on doit le faire au moyen de souscriptions prélevées parmi les amis du parti qu'il dirige, ou le prendre à une autre source. Je suis d'avis contraire, je ne veux pas voir le chef de l'opposition, à quelque parti qu'il appartienne, dans une position humiliante et incertaine; je prétends que le chef de l'opposition mérite un traitement et que ce traitement doit être pris sur le fonds consolidé du pays. Il faut qu'un chef d'opposition, comme le chef du gouvernement, soit doué de qualités exceptionnelles; il faut qu'il soit véritable homme d'Etat, qu'il possède un caractère agréable qui lui attachera ses amis et ses partisans de manière à ce qu'il reçoive d'eux la confiance et l'appui que les membres de la présente opposition dans cette Chambre accordent, je suis heureux de le constater, à leur digne et honoré leader. Par conséquent, j'approuve le traitement qui a été accordé au chef de l'opposition.

J'arrive maintenant, monsieur l'Orateur, au bill rappelant la pension aux ex-ministres dont on propose dans le moment la troisième lecture. J'ai la plus grande sympathie pour ces honorables ex-ministres qui ont servi le pays avec fidélité et sans espérance d'aucune récompense ou pension après qu'ils seraient sortis du gouvernement. Mais je dois dire que je suis entièrement opposé au principe des pensions que le Parlement a sanctionnées à sa dernière session, car je crois qu'il aura pour résultat une corruption considérable. Ces pensions donneront

naissance à des efforts extraordinaires de la part de ceux qui voudront entrer dans le gouvernement, et lorsqu'ils y seront ils feront leur possible pour y demeurer au moins cinq ans afin de pouvoir ensuite retirer la pension.

Les membres du cabinet montreront alors la plus humble soumission à leur chef, afin de pouvoir rester dans le Gouvernement, et au cas où le premier ministre désirerait faire adopter une mesure que les autres membres du cabinet n'approuvaient pas, le premier ministre pourrait exercer une pression considérable sur eux. Des ministres seraient même prêts à subir toutes les humiliations, afin de conserver leur portefeuille, parce qu'ils sauraient que le chef du Gouvernement pourrait leur intimider qu'il y en a beaucoup d'autres désireux d'entrer dans le Gouvernement. On voit tout de suite la puissance qu'aurait le premier ministre. Il pourrait presque à lui seul conduire tout le pays. Il aurait presque autant de pouvoir qu'un véritable autocrate, et je prétends que le pays ne veut pas abandonner le gouvernement responsable pour se laisser choir dans l'autocratie.

Je suis donc, monsieur l'Orateur, opposé au principe des pensions, car si nous devions l'adopter, il faudrait donner une pension à tous ceux qui ont fait du bien à leur pays. Que pourrions-nous faire en faveur des pionniers qui sont venus dans le pays sans argent dans leurs poches, et qui n'ayant autre chose dans leurs mains que la hache avec laquelle ils ont abattu les arbres de la forêt, se sont construit une petite hutte, et ensuite ont fait les premières semences qui leur ont donné leur subsistance à eux et à leurs amis. Ce sont là les hommes qui ont posé les fondations des magnifiques fermes que nous avons aujourd'hui dans le Canada. Ces pionniers, monsieur l'Orateur, ont enduré beaucoup de misères. Il leur a fallu, non seulement abattre la forêt, mais aussi se défendre contre les bêtes fauves qui dans plusieurs occasions venaient ravager leurs fermes, manger leurs bestiaux, leurs moutons, leurs veaux et leurs volailles. Il fallait garder avec soin les petits enfants auprès de la maison et ne pas les laisser s'aventurer dans le bois. Voilà quelques-unes des misères que les pionniers de ce pays ont eu à endurer. Mais ont-ils jamais eu l'espoir d'une pension après cinq, six ou vingt ans de travail ardu ? Ils n'y ont jamais songé, et ils n'ont jamais reçu de pension. Je demande de nouveau quels sont ceux sur lesquels l'Angleterre compte le plus pour développer notre pays, et le rendre le plus beau joyau de la couronne impériale ? C'est sur les cultivateurs et laboureurs du sol, sur ceux qui avec leur famille défrichent la terre, et en font surgir les récoltes qui fournissent la subsistance, non seulement aux habitants de ce pays, mais à des millions d'âmes dans d'autres parties du monde. Donnera-t-on, monsieur l'Orateur, une pension à ces travail-

leurs du sol ? Je suis certain que si l'on répondait à ma question, on dirait : Non, jamais on n'y songera. Or, si ces hommes, qui ont fait un travail ardu pour ce pays et qui continueront à le développer dans l'avenir, ne reçoivent pas de pension, je ne peux pas consentir à en accorder aux ex-ministres, quelque mérite qu'ils puissent avoir.

Il y a encore une autre question. Je veux parler du traitement des juges. Je n'ai pas d'objection à augmenter le traitement des juges, ainsi qu'on l'a fait pendant cette session ; mais je crois que les augmentations sont un peu fortes. Je considère qu'au lieu d'une augmentation de \$5,000 à \$7,000, on aurait pu se contenter de porter le traitement à \$6,000, et qu'au lieu de l'augmentation de \$6,000 à \$8,000, une augmentation à \$7,000 aurait été suffisante. Les mêmes remarques s'appliquent aux juges de la cour suprême.

Je veux maintenant dire quelques mots au sujet du Sénat, avant de finir mes observations. Quelques personnes croient qu'une seconde Chambre n'est pas nécessaire dans ce pays et qu'elle devrait être abolie entièrement. Cela me rappelle la campagne électorale de 1896, lorsque les conservateurs, qui étaient au pouvoir, ont été défaits par les libéraux. Je me rappelle avoir assisté à une assemblée à laquelle parlait un libéral très éminent ; l'assemblée était peut-être composée aux trois quarts de libéraux. Le candidat libéral parlait bien ; il expliquait avec éloquence les différents articles du programme de son parti. Arrivé à l'article concernant la réforme ou l'abolition du Sénat, il parla encore avec plus d'éloquence et d'abondance, et dit à ses amis : Messieurs, il faut que le Sénat soit aboli, et si vous m'écrivez à la Chambre des communes, je ferai tout en mon pouvoir pour l'abolir.

Si vous portez les libéraux au pouvoir, je suis certain qu'ils aboliront le Sénat en très peu de temps. Ce sont là les paroles dont il se servait. Elles ne sont pas de moi ; je les prends dans le discours qu'il a prononcé. S'adressant aux électeurs, il disait : Messieurs, il faut que le Sénat soit aboli, puis, il faisait la comparaison suivante : le Sénat est comme un hôpital pour les vieux chevaux dont l'utilité est passée et qui n'ont pas de dents pour mâcher leur blé et leur avoine. La foule de libéraux présents l'acclamaient avec enthousiasme lorsqu'il disait : Elisez-moi et nous allons abolir le Sénat. Mais le candidat libéral ne fut pas élu. Il fut défait par un bon conservateur qui a siégé dans cette Chambre pendant quelque temps, et je suis certain que les membres du Sénat se réjouiront d'apprendre que s'il n'a pas été élu, c'est à cause du langage dont il s'est servi à leur égard. Or, le parti libéral est arrivé au pouvoir, mais le Sénat est encore là. Qu'est devenu cependant ce candidat libéral ? En consultant le rapport de l'auditeur général, je découvre qu'il est maintenant agent d'immigration aux Etats-Unis, qu'il reçoit \$1,200 de traitement, et, pour

dépenses incidentes, \$3,000. Je ne sais pas s'il fait beaucoup de bien, ni s'il appartient à la "North Atlantic Trading Company". Cependant le Sénat continue à exister, et tant qu'il existera les membres de la Chambre Haute sont d'avis qu'ils ont droit au même traitement et à la même indemnité que les membres de la Chambre des Communes. J'ai parlé, Monsieur l'Orateur, au point de vue des cultivateurs et comme conservateur, mais je voterai avec le Gouvernement en faveur de la troisième lecture de ce bill révoquant le bill de l'année dernière au sujet des pensions.

M. FIELDING : J'ai parlé déjà lorsque ce bill a été déposé, et je ne crois pas qu'il serait nécessaire de rien ajouter à ce que j'ai dit ; mais il est bon, je pense, lorsque nous lisons dans l'avenir les événements qui se passent aujourd'hui, que l'on comprenne bien pour quels motifs nous avons rappelé cette loi. Pour ma part, j'ai déclaré que je n'étais pas opposé aux pensions aux ex-ministres, mais que j'étais en faveur du rappel de cette loi parce qu'elle devançait l'opinion publique de ce pays, et que nous devons nous incliner devant cette opinion. Par conséquent, j'appuie le bill actuel à cause de cela, et je désire exprimer ma désapprobation de tout ce qui a pu être dit dans cette Chambre contre le principe des pensions. Si ce principe doit être admis, je ne connais pas de serviteurs publics qui méritent plus d'avoir une pension que ceux qui ont servi le pays comme membres du cabinet. Je comprends parfaitement qu'un homme qui est entièrement opposé au principe des pensions, ne veuille pas en accorder aux ex-ministres, ni à la police à cheval, ni aux juges, à personne enfin, mais dès que l'on admet le principe des pensions, tel que nous l'admettons en accordant aux juges et dans quelques branches du service public ; du moment que le principe a été admis, je veux le maintenir, et être jugé d'après la déclaration que j'ai faite. Il n'y a pas de classe de serviteurs publics qui rendent de meilleurs services au pays, suivant leurs connaissances et leur habileté, que les ministres de la Couronne du Canada, et nul plus qu'eux ne mérite une pension. Ainsi que l'a dit mon honorable ami (M. Foster) hier soir, ceux qui servent leur pays comme ministres, qu'ils appartiennent à un parti ou à un autre, sont, en règle générale, des personnes animées des motifs les plus nobles et les plus élevés, et servant leur pays d'une manière utile et fidèle, lui donnant pleine valeur pour l'argent qu'ils en reçoivent. S'il est sage, après un certain nombre d'années, je ne connais pas le nombre exact et je ne m'arrête pas à considérer les détails, s'il est sage, dis-je, d'accorder une pension à un juge ou à tout autre fonctionnaire public, il est encore plus sage d'en accorder à ceux qui ont servi leur pays dans la position responsable de ministres de la Couronne. Cette question va

être réglée aujourd'hui, et lorsqu'elle le sera, chacun sera plus libre de parler suivant ses opinions qu'il ne l'était auparavant. Mais je veux faire connaître ce que j'en pense maintenant, car lorsque ce bill reviendra devant cette Chambre plusieurs députés seront partis, et je veux déclarer que cet acte n'est pas rappelé avec mon consentement, d'après le principe que les pensions sont mauvaises, mais simplement parce que la loi de l'année dernière devançait l'opinion publique, et je crois que nous devons nous incliner devant cette opinion jusqu'à ce qu'elle ait eu le temps de s'éclairer et qu'elle soit prête à accepter les principes que je crois justes.

M. HENRI BOURASSA (Labelle) : Je ne suis pas prêt à aller aussi loin que le ministre des Finances et à dire que l'opinion publique a besoin d'être éclairée. A mon avis l'opinion s'est déclarée contre le bill à cause de la manière dont on l'a présenté, et parce qu'on n'a pas su faire de distinction entre ceux qui méritaient une pension et ceux qui n'en méritaient point. Je crois que la grande majorité de la population du pays ne s'opposerait pas à ce que les ex-membres de cabinets canadiens reçoivent une pension, du moment que l'on a admis le principe des pensions pour les juges ou pour les fonctionnaires publics. Il n'y a aucun doute que si le bill adopté l'année dernière avait décrété que certaines conditions étaient nécessaires pour donner droit à la pension, la révolte—peut-être que le mot est trop fort—les protestations des journaux n'auraient pas eu lieu. J'ai été surpris de voir que le Gouvernement vienne aujourd'hui rappeler la loi qui a été adoptée l'année dernière, sans s'occuper des droits acquis. J'admets que je ne crois pas qu'il y ait eu contrat réel entre le parlement du Canada et ceux auxquels la pension a été accordée en vertu de la loi de l'année dernière ; mais d'un autre côté je ne puis considérer ces pensions comme un simple don du parlement et je ne crois pas que le parlement puisse maintenant rappeler cette loi sans tenir compte de la position embarrassante de ceux auxquels ce bill a donné cette pension. Tout comme je crois que la loi de l'année dernière aurait dû faire une distinction entre les ministres méritants et ceux qui ne l'étaient pas, ainsi je crois que cette année le Gouvernement devrait faire une distinction entre ceux qui vont souffrir de son action et ceux qui n'en souffriront pas. Si, ainsi qu'on l'a affirmé, quelques ex-ministres ayant droit à cette pension en vertu de la loi adoptée l'année dernière l'ont engagée, il me semble que le parlement agit trop radicalement en abolissant la pension sans accorder une compensation. J'espère que le Gouvernement, à la prochaine session, reprendra cette question et la décidera à ses mérites. Si le Gouvernement remet de nouveau cette loi dans nos statuts ainsi que je crois qu'il devrait le faire, et qu'il le fera, sans doute, j'espère qu'il y mettra des conditions que le pays approuvera

M. ELSON.

tout autant qu'il a désapprouvé la loi de l'année dernière.

(La motion est adoptée et le bill est lu pour la troisième fois et voté.)

CODE PENAL—AMENDEMENTS.

Le bill (n° 209) amendant le code pénal, 1892, au sujet des loteries, est lu une seconde fois, et la Chambre se forme en comité sur ce bill.

Sur l'article 1.

M. FIELDING : Les raisons qui portent à modifier ce bill peuvent être expliquées brièvement. Depuis quelques années il y a dans le code criminel une exemption en faveur des loteries d'art. Mais on a découvert que, dans une ou deux grandes villes du Canada, principalement à Montréal, on a profité de cette exception pour établir de soi-disant loteries d'art qui étaient tout simplement des loteries financières sur une grande échelle, et qui ont été la cause de tels abus que le parlement a cru devoir supprimer les loteries entièrement. Mais je crois qu'en voulant détruire un abus réel qui existait dans la ville de Montréal le parlement est allé trop loin, et qu'il a aboli des loteries d'un caractère excellent.

Par exemple, l'Art Union (de Londres) existe depuis un grand nombre d'années. C'est une société pour la vulgarisation et le développement des beaux arts, et elle n'a aucun des caractères de la loterie dans le sens ordinaire du mot. Sa manière de procéder, si je suis bien renseigné, consiste à attribuer à chaque abonné un exemplaire de quelque grande œuvre d'art, et il se trouve aujourd'hui plusieurs milliers de ces gravures dans les familles canadiennes. Si ce n'était de cette société, ces œuvres n'auraient pas été mises à la portée du peuple. À part cette gravure qu'elle accorde à l'abonné la société,—et c'est ici le seul élément aléatoire—lui donne une chance de gagner un prix d'une valeur plus grande, qui est toujours une œuvre d'art ; une gravure ou une peinture par un des artistes les plus renommés du jour, ou un morceau de statuaire. Dans aucun cas, ce n'est de l'argent ; dans aucun cas on n'accorde la gravure un jour pour la reprendre le lendemain, comme le faisaient les fausses compagnies d'art. C'est une entreprise sérieuse à tous égards et l'argent qu'on prélève est affecté jusqu'au dernier sou au développement et à la vulgarisation du sens artistique.

M. SPROULE : L'effet du présent bill ne sera-t-il pas de mettre nos artistes canadiens dans une position désavantageuse ?

M. FIELDING : Je m'attendais à cette critique. Ce projet de loi fut d'abord rédigé en termes généraux ; et dès lors on exprima la crainte que, sous cette forme, le bill permettrait l'établissement de sociétés

malhonnêtes ; on jugea qu'il vaudrait beaucoup mieux spécifier un cas d'exemption en faveur d'une certaine société, ce qui permettrait de se renseigner sur sa manière de faire et de s'assurer si elle était méritante ou non. Les abus provenant de loteries au Canada étaient tellement grands et sérieux qu'on hésitait naturellement à modifier la loi ; mais à la suite d'un examen très sérieux de la question, le Sénat et le ministre de la Justice reconnurent que, sous cette forme, la modification n'aurait aucun inconvénient. Voilà des années que je suis au courant des opérations de l'"Art Union," de Londres ; et plus d'une fois, depuis le vote de la loi dans ses termes actuels, j'ai reçu la visite en Angleterre de personnes distinguées, promoteurs et amis de cette institution. Il y a quelques années, lord Windsor était son président, et je n'ai pas de doute qu'elle n'ait pour président cette année un homme tout aussi éminent, cette fonction étant toujours remplie par des hommes distingués, dont les noms sont la garantie que ce n'est pas une loterie dans le sens ordinaire du mot, mais une société artistique sérieuse. Je ne connais pas aussi bien l'"Art Union" d'Irlande ; mais l'honorable sénateur Ellis, de Saint-Jean, qui s'est beaucoup intéressé à la question, m'assure que c'est une institution exactement de la même nature, et autorisée par le gouvernement impérial. Je ne désire pas trop insister sur l'adoption de ce projet de loi ; mais je suis d'avis qu'il permettra à une union artistique légitime de poursuivre ses opérations au Canada, et cela sans ouvrir la porte aux sociétés malhonnêtes qui ont fait tant de mal dans le passé.

M. FOWLER : Pourquoi ces gens ne vendent-ils pas leurs œuvres d'art de la même manière que les autres marchands ? Pourquoi veulent-ils introduire la loterie au Canada ?

M. FIELDING : Les autres marchands d'œuvres d'art vendent en vue d'un profit. Cette institution-ci n'a pas le même but. Personne n'en retire un sou.

M. BERGERON : Ce n'est pas une loterie ?

M. FIELDING : Ce n'est pas une loterie, si ce n'est dans ce sens que si je souscris une guinée à l'"Art Union" de Londres, j'obtiens une gravure reproduisant une œuvre d'art, et de plus j'ai la chance de retirer un prix, sous la forme d'une aquarelle, d'une peinture à l'huile ou d'un morceau de statuaire. C'est en cela que consiste l'aléa ; mais personne n'en retire un bénéfice.

M. FOWLER : C'est une loterie purement et simplement. Vous déposez une guinée et vous ne retirez pas l'équivalent de cette guinée à moins de gagner le prix principal. Pareille législation me paraît très dangereuse. C'est l'extrémité fine du coin que

vous introduisez ; vous encouragez l'établissement de loteries. Les loteries de cette nature et les loteries d'église sont également condamnables, parce qu'elles stimulent la passion du jeu. Vous accordez la sanction législative à ce qui est réellement une loterie. Il n'y a aucune raison d'encourager ces choses dans notre pays.

M. FIELDING : Ma tournure très pratique d'esprit me porte à juger les choses d'après leurs résultats. Je ne crains pas de dire que dans la province d'où vient l'honorable député il y a des milliers de familles possédant des gravures de l'"Art Union", de Londres, et qui, si cette société n'existait pas, ne posséderaient pas ces gravures. Je suis persuadé que l'honorable député trouvera nombre de ces gravures dans sa propre circonscription. Grâce à l'action de cette société, nombre de foyers ont été embellis, et soumis à l'influence élevant des œuvres d'art, influence qui ne se serait pas exercée sans elle.

M. FOWLER : Je ne partage pas l'opinion de l'honorable ministre ; il n'est pas en mesure de prouver ce qu'il avance. Mes commettants sont très intelligents, et se procurent des gravures sans recourir à la loterie. Ce qu'affirme l'honorable ministre peut être vrai de la province arriérée de la Nouvelle-Ecosse mais n'est pas applicable au Nouveau-Brunswick.

M. FIELDING : Alors, ce qu'ils se procurent ainsi ce sont des œuvres inférieures en comparaison de l'"Art Union".

M. SPROULE : Je ne m'oppose pas à l'adoption du bill ; mais il me semble que le Gouvernement devrait s'appliquer à banir les fausses sociétés d'art et à encourager les sociétés artistiques sérieuses.

M. FIELDING : C'est ce que nous faisons.

M. SPROULE : Le bill exclut l'"Art Union" du Canada et reconnaît les sociétés similaires d'Angleterre, d'Irlande et d'Ecosse.

M. FIELDING : On m'informe que nous n'avons pas au Canada une société exactement de même nature que l'"Art Union", de Londres. Si l'on peut établir qu'il en existe une dont les opérations n'offrent que très peu d'aléa et dont le but principal est de stimuler les beaux arts, je l'inclurai dans l'exemption ; mais si nous devons nous servir de termes généraux, nous nous exposons à autoriser quelque entreprise condamnable. C'est la raison pour laquelle le Sénat a cru qu'il vaudrait mieux désigner particulièrement les sociétés présentant à sa connaissance ces caractères.

M. FOWLER : Pourquoi ne vend-elle pas ces gravures au prix coûtant ? Pourquoi y introduit-on un élément aléatoire ?

M. FIELDING : C'est probablement que la perspective de gagner une belle gravure

M. FOWLER.

ou un beau morceau de sculpture est propre à recruter des abonnés.

M. FOWLER : C'est un principe entièrement vicieux. Vous excitez l'esprit de jeu.

M. FIELDING : L'honorable député constatera que toute notre organisation sociale est pénétrée de l'esprit de jeu dans cette mesure, et vous ne sauriez l'en déraciner.

M. STOCKTON : Si je ne me trompe, quelques-unes des plus belles gravures que nous ayons dans la ville de Saint-Jean y sont arrivées par l'intermédiaire de l'"Art Union" d'Irlande. Comme l'a déclaré le ministre des Finances, chaque abonné est appelé à payer une guinée tous les ans et reçoit comme équivalent une gravure et, en outre, la perspective de gagner une peinture de prix.

Il est de mes commettants qui ont, à maintes reprises, obtenu de cette manière des images de valeur. Je n'ai jamais considéré cette institution comme une loterie, mais plutôt comme un moyen de favoriser le développement du sens artistique ; et je conçois très bien qu'on ait rédigé le bill de manière à ce que les prescriptions du code criminel relativement aux loteries ne soient pas applicables à ces deux sociétés artistiques. Il n'est pas, à ma connaissance, d'autre société artistique qui conduise ses opérations de la même manière. Aussi, bien qu'en principe général je sois opposé aux loteries, je ne vois pas qu'il y ait lieu de combattre l'adoption de cette mesure-ci.

M. FOWLER : L'honorable député pourrait faire le même raisonnement en ce qui regarde la loterie de la Louisiane. Il donne comme raison à l'appui du présent bill que certains de ses commettants ont gagné le grand prix dans une ou plusieurs circonstances. Je me rappelle que certains de ses commettants ont gagné des prix dans la loterie de la Louisiane. Je soutiens que ce projet de loi est entièrement vicieux dans son principe ; et je suis surpris que le ministre des Finances qui a voté en faveur de l'adoption du bill pour le repos du dimanche ait déposé cette mesure-ci qui donne la sanction de la loi aux opérations de jeu, et dont les effets seront plus démoralisants pour le Canada que n'aurait pu l'être le maintien de l'observance du dimanche comme nous l'avons eue jusqu'ici.

M. HENDERSON : A mon avis, le projet de loi du ministre des Finances devance l'opinion publique sur cette question. Il ferait mieux de commencer par faire reconnaître à la population canadienne l'excellence de la loterie. S'il s'attend de réussir dans cette tâche, je suis sûr que la présente mesure ne nous sera pas présentée d'ici à vingt-cinq ans au moins.

M. R. L. BORDEN : A ma connaissance, voilà sûrement quarante ou quarante-cinq ans que l'"Art Union" poursuit les opérations qu'on voudrait faire autoriser aujourd'hui.

d'hui. Un de mes souvenirs les plus anciens c'est d'avoir vu une gravure, publiée par cette société, exposée dans la maison de mon père, et elle y est encore à l'heure qu'il est. Si cette société avait un but de lucre, je comprendrais très bien la force de l'objection. Mais on m'assure qu'il n'en est pas ainsi. Personne n'en retire un dollar. Que le moyen soit bon ou mauvais, il est certain que ces particuliers n'ont pour fin que de développer le sens artistique au sein de la population. Si nous devons appliquer dans une mesure extrême le principe, l'excellent principe, qu'invoque l'honorable député de King (M. Fowler), il est un très grand nombre de choses que nous serions empêchés de faire. Par exemple, il faudrait interdire les courses de chevaux. . .

M. AYLESWORTH : Ou les concours de labour.

M. DERBYSHIRE : Allons donc, vous n'allez pas interdire les concours de labour?

M. R. L. BORDEN : Je n'aurais pas d'objection à voir l'honorable député prendre part à un de ces concours. Bien que j'approuve la guerre que l'on fait aux loteries, je ne saurais considérer cette entreprise-ci comme une loterie dans le sens ordinaire du mot.

M. SPROULE : Si c'est par ce moyen qu'on a réussi à développer les "Art Unions" de la Grande-Bretagne et de l'Irlande, vous allez, par la présente mesure, priver le Canada du privilège de s'en servir pour son propre compte. Il me semble vicieux d'exclure les sociétés artistiques du Canada tout en reconnaissant celles de la métropole. Si la fin que l'on poursuit est bonne, nous devrions faire la distinction entre celles des sociétés canadiennes qui sont approuvables et celles qui ne le sont pas, et par là même favoriser le développement du sens artistique dans notre pays.

(Il est fait rapport du bill, qui est lu une 3e fois et adopté.)

(La séance est suspendue à 1 heure.)

(La séance est reprise à 3 heures.)

AFFAIRES DE LA CHAMBRE.

Sir WILFRID LAURIER : Monsieur l'Orateur; nous avons presque épuisé le feuillet des ordres. Il ne reste plus que le bill des subsides, et celui que le Sénat doit nous renvoyer. Je crois que nous allons avoir à examiner certaines modifications importantes faites par le Sénat; et je propose que nous disions qu'il est six heures et que nous nous réunissions de nouveau à 8 heures.

(La séance, suspendue à 6 heures, est reprise à 8 heures.)

Reprise de la Séance.

DELIBERATION DES MODIFICATIONS FAITES PAR LE SENAT A L'ACTE POUR L'OBSERVANCE DU DI- MANCHE.

M. l'ORATEUR : J'ai l'honneur d'annoncer la réception d'un message de la part du Sénat, intimant qu'il a fait certaines modifications à l'acte intitulé : "Un acte pour l'observance du dimanche", qu'il prie la Chambre des communes d'accepter.

M. AYLESWORTH : Je propose que les modifications faites par le Sénat au bill (n° 12) soient considérées sur-le-champ et dans leur ordre régulier.

(La motion est adoptée et les amendements lus pour la 1re fois.)

M. AYLESWORTH : Le premier amendement est au titre même du bill, et tend à substituer dans tout le cours du bill, à la désignation "jour du Seigneur" (Lord's day) cette autre : "dimanche" (Sunday). Ce n'est là qu'une substitution de mots, et le nouveau terme a probablement exactement le même sens que celui employé dans le projet de loi que nous avons voté. D'autre part, bien que le sens ou l'effet du statut n'en soit pas modifié, nous devons tenir compte que l'expression employée par la Chambre des communes a reçu la sanction officielle depuis deux cents ans dans la Grande-Bretagne, de même que dans notre pays. C'est une expression qui revient souvent dans les textes de loi, et, à mon avis, c'est la meilleure des deux. Je ne suppose pas qu'il se trouve personne, ni en cette Chambre, ni dans l'autre, qui soit disposé à faire la lutte sur un point comme celui-là. Mais le terme "jour du Seigneur" (Lord's day) est tellement ancien et si bien compris, qu'il me semble devoir être préféré, et pour cette raison, je propose que cette Chambre n'accepte pas l'amendement en question.

M. R. L. BORDEN : Sans doute ce changement est purement verbal, et je ne voudrais pas pour cela mettre en péril l'adoption du bill. Mais, comme le dit le ministre de la Justice, l'expression "jour du Seigneur" revient très souvent, depuis le règne de Charles II, dans les lois anglaises, aussi bien que dans les nôtres.

M. DANIEL : Je crois que le titre de ce bill n'est pas le même en français qu'en anglais et que, dans la province de Québec, la mesure sera connue sous le nom d' "Acte concernant l'observance du dimanche". Je ne vois pas pourquoi il y aurait de différence à cet égard. Il me semble que l'amendement proposé par le Sénat ferait disparaître cette divergence et rendrait le titre uniforme pour tout le Canada.

M. HENDERSON : Pour ma part, je préfère le titre donné au bill par la Chambre des communes. Il est possible que l'honorable député de Saint-Jean (M. Daniel) ait quelque raison de dire que, dans la langue française, cette expression doit être remplacée par celle de "dimanche" (Sunday). Il se peut que les Français n'aient pas de terme correspondante à "jour du Seigneur" (Lord's day). J'entends rire d'honorables députés. Eh bien, qu'y aurait-il d'étonnant à cela, quand nous savons qu'il n'existe pas en français de terme correspondant à notre mot "home".

Pour cette raison, je ne serais pas du tout surpris qu'il n'y eût pas en français de terme correspondant à "jour du Seigneur" ("Lord's day"). Je n'ai pas de doute, toutefois, que le terme usité en français a la même portée que notre terme "Lord's day". J'accepte entièrement la proposition du ministre de la Justice de retenir l'ancien terme "jour du Seigneur" ("Lord's day"), qui me paraît encore plus sacré que le terme "dimanche" ("Sunday").

(La motion est adoptée).

M. L'ORATEUR : Il est d'habitude, je pense, de présenter un état des raisons pour lesquelles la Chambre des communes n'accepte pas un amendement du Sénat.

M. AYLESWORTH propose que ledit amendement ne soit pas accepté, attendu que l'expression "jour du Seigneur" ("Lord's day") est une expression très usitée dans les textes de loi et doit être préférée au mot qu'on y a substitué dans le titre et dans tout le cours du bill.

(La proposition est adoptée.)

Sur le paragraphe "g" de l'article 1 :

"Loi provinciale" signifie tout acte d'aucune province adopté soit avant soit depuis la confédération.

M. AYLESWORTH : L'amendement suivant fait par le Sénat a trait au paragraphe "g" de l'article 1, qui définit les termes "loi provinciale". Les mots "d'intérêt public" après les mots "toute loi" ont été biffés par le Sénat; de sorte que l'article, sous sa nouvelle forme, serait ainsi conçu :

"Loi provinciale" signifie tout acte d'aucune province adopté soit avant soit depuis la confédération.

L'importance de ce changement vient de ce que, dans l'article 2, nous avons exclu de la classe des actes que nous interdisons tout acte qui pourrait être autorisé par un acte provincial; et si nous biffons les mots "d'intérêt public", dans la définition, nous soustrayons de l'empire de ce statut tout acte prévu par aucun statut d'intérêt privé d'une législature provinciale déjà adopté, ou qui devra être adopté par une législature provinciale. Ce changement, bien entendu, est d'une grande importance, non seulement

M. DANIEL.

en ce qui regarde les actes d'intérêt privé qui sont actuellement en vigueur dans les diverses provinces du Dominion, mais en ce qui regarde toute mesure d'intérêt privé qu'une législature provinciale adoptera à l'avenir. Par conséquent, il ne me semble pas que nous puissions sensément agréer cette modification; mais il est probable que nous pourrions faire droit aux raisons qui ont engagé le Sénat à biffer ces mots "d'intérêt public", si, tout en retenant ces mots "d'intérêt public", nous insérons dans le corps de la définition certains termes qui ne changeront aucunement la portée que la Chambre des communes a voulu donner à cette disposition de l'acte. Je propose donc que nous priions le Sénat de consentir à ce que les mots "d'intérêt public" continuent de figurer dans la définition, mais qu'en même temps on y ajoute ces mots, savoir : "La charte de toute municipalité ou". Le paragraphe serait alors ainsi conçu si le Sénat consentait à l'adopter sous cette forme :

"Loi provinciale" signifie la charte de toute municipalité, ou tout acte d'intérêt public d'aucune province adopté soit avant soit depuis la confédération.

Dans l'Ontario, nous ne connaissons pas beaucoup ce que c'est que des chartes de municipalités; je ne pense pas qu'il s'en trouve un seul exemple dans cette province. Dans la province du Manitoba, je crois qu'il a été accordé une charte à la ville de Winnipeg. On a proposé de temps à autre d'accorder des chartes à certaines communes ou municipalités de l'Ontario; mais tandis que nous de l'Ontario, et particulièrement de l'Ouest de cette province, n'avons pas la pratique des chartes municipales, je crois qu'elles sont très communes dans la province de Québec, et qu'elles ne sont peut-être pas inconnues dans les Provinces maritimes. Ces chartes ont essentiellement et fondamentalement le caractère d'actes d'intérêt public, bien qu'elles ne couvrent qu'un territoire restreint, et bien qu'elles n'aient pas d'application en dehors des limites d'un territoire municipal parfois de faible étendue. A cet égard, ces statuts doivent être rangés dans la catégorie des actes d'intérêt privé, bien que, envisagés au point de vue de la nature de leurs dispositions, ils doivent être, d'après les règles du droit anglais, classés parmi les statuts d'intérêt public. Mais, afin qu'il n'y ait pas d'ambiguïté à cet égard, afin que nous puissions bien faire comprendre la portée que nous voulons lui donner, et soustraire les statuts constituant une municipalité à l'empire de l'article 2, je propose :

Que cette Chambre n'accepte pas ledit amendement, mais que le Sénat soit informé que cette Chambre consent à ce que les mots "d'intérêt public", s'ils continuent de figurer dans l'article, soient accompagnés des mots "charte de toute municipalité ou" insérés après le mot "signifie".

Le paragraphe sera alors ainsi conçu :

"Acte provincial" signifie la charte de toute municipalité, ou tout acte d'intérêt public d'aucune province, adopté soit avant soit depuis la confédération.

(La proposition de M. Aylesworth est adoptée.)

Sur l'article 2 :

Le dimanche, il n'est permis à personne, excepté ainsi qu'il est prévu en la présente loi ou dans tout acte provincial ou loi provinciale présentement en vigueur ou qui le seront à l'avenir de vendre, d'offrir en vente ou d'acheter des marchandises, effets ou autres biens meubles, ou des biens immeubles, ni de faire ou expédier quelque affaire que ce soit de sa profession, ou pour gain, ni de faire, ou d'employer personne pour faire, ce jour-là quelque ouvrage, affaire ou travail que ce soit.

M. AYLESWORTH : L'amendement suivant se trouve à l'article 2 du statut, dans lequel le Sénat a inséré après les mots "tout acte provincial" dans la 2e ligne les trois mots "ou loi provinciale," et a biffé du texte de l'article voté par cette Chambre, les mots suivants après les mots "à l'avenir" dans la 3e ligne : "concernant les choses qui tombent dans les classes de sujets énumérés à l'article 92 de l'acte de l'Amérique britannique du Nord de 1867." Je propose que nous acceptions ces amendements. Les mots qu'on a insérés "ou loi provinciale" ont un sens analogue aux mots "acte provincial" qui les précèdent. C'est là, sans doute, une de ces précautions dont sont coutumiers les avocats, qui aiment à se servir de plusieurs mots quand un seul suffirait dans l'opinion des profanes. C'est dans le même esprit que le notaire multiplie dans ses actes les termes ayant la même signification ou à peu près, afin de faire face à toutes les éventualités. Le Sénat a également biffé les mots "concernant des choses qui tombent dans des classes de sujets énumérés à l'article 92 de l'acte de l'Amérique britannique du Nord de 1867." Ces termes sont simplement descriptifs de la juridiction des provinces. Les mots "en vigueur" ont été conservés, de sorte que l'article reste avec exactement la même portée, car tout statut ne concernant pas des choses qui tombent dans les classes de sujets énumérés à l'article 92 de l'acte de l'Amérique britannique du Nord de 1867, ne pourrait être édicté constitutionnellement par une législature provinciale ; et par conséquent ne serait pas un de ceux en vigueur suivant le sens des termes dont on se sert dans cet article.

M. R. L. BORDEN : On observera à ce sujet que l'amendement du Sénat a virtuellement le même effet que celui proposé par l'honorable député de Sainte-Marie-de-Montreal (M. Piché), amendement qui a été rejeté par le ministère au début de la discussion de ce projet de loi. Il édicte une exception très générale, et littéralement permet, dans la mesure où la constitution l'au-

torise, aux autorités provinciales de traiter ce sujet indépendamment des autorités fédérales. C'est là l'effet de l'amendement. Mais la question a été tellement discutée que je n'en parlerai que très brièvement.

Voilà le résultat ; l'on observera que la Chambre et le Gouvernement ont énergiquement refusé déjà d'accepter une pareille conclusion.

M. L'ORATEUR : Si je comprends bien, la motion embrasse les amendements 3 et 4.

(Les amendements sont adoptés.)

M. AYLESWORTH : J'appellerai l'attention de la Chambre sur une faute commise dans la réimpression de ce bill contenant les amendements adoptés par le Sénat. Dans la deuxième ligne de l'article 2, le mot "hereinafter" se trouve à remplacer le mot "hereafter" qui devait s'y trouver.

M. HENDERSON : Le bill tel que modifié par le Sénat a-t-il été réimprimé ?

M. AYLESWORTH : J'en ai ici un exemplaire.

M. HENDERSON : Il est étonnant qu'on n'en ait pas fourni un exemplaire aux membres de la Chambre.

M. AYLESWORTH : On m'a dit que le bill avait été réimprimé et j'en ai envoyé chercher un exemplaire au bureau de distribution.

M. HENDERSON : Je me suis adressé à ce bureau sans succès. Au bureau de poste il n'y avait rien non plus.

M. AYLESWORTH : L'amendement suivant se rapporte au paragraphe "g" de l'article 3 ; après le mot "passagers" le Sénat a ajouté les mots "et des objets de messagerie". Je propose que la Chambre n'accepte pas cet amendement parce que la disposition contenue au paragraphe "i" s'applique déjà à ces objets qu'elle comprend dans le mot "marchandises". D'après cet amendement le Parlement se trouverait à déclarer que le transport des objets de messagerie le dimanche, est une nécessité. Les mots employés pourront s'appliquer à tout travail imaginable que peut accomplir une compagnie de messagerie. Ainsi il serait permis à cette dernière d'aller chercher ces objets aux résidences ou aux bureaux, de les expédier par chemin de fer ou par bateau à vapeur et de les livrer à leur lieu de destination. Autrement dit, si cet amendement était adopté, les compagnies de messagerie ne seraient pas soumises aux dispositions de cette loi et elles pourraient, le dimanche, exécuter les travaux qu'elles font ordinairement la semaine. Si je ne me trompe, la Chambre ne voulait permettre que le chargement ou le déchargement des objets de messagerie à des points intermédiaires ou à bord des trains de voyageurs ou des navires, ou de ces trains ou de ces navires, tel que prévu dans le paragraphe "i"

qui se rapporte, non seulement aux effets de messagerie, mais encore à tous les articles transportés par ces trains ou ces navires.

M. R. L. BORDEN : Si je comprends bien l'honorable ministre de la Justice, la seule différence consiste en ce que l'insertion des mots "et des objets de messagerie" permettrait aux compagnies de messagerie de recueillir et distribuer ces objets dans une ville ou en tout lieu. A part cette exception, la disposition contenue dans le paragraphe "i" s'applique à ces objets de messagerie.

M. AYLESWORTH : Oui. Les compagnies pourraient continuer librement leur industrie le dimanche, si cet amendement était accepté.

M. CONMEE : Je ne demande pas que les bornes fixées par l'article tel que nous l'avons adopté, soient élargies, mais je ne puis voir pourquoi on permettrait le déchargement des objets de messagerie à des points intermédiaires et non aux points extrêmes. Où est la différence ? Quel est le but désirable qu'on veut atteindre ?

M. BARKER : J'appelle l'attention du ministre de la Justice sur ce fait que le paragraphe "g" permet seulement le transport des voyageurs ou des passagers, mais non pas celui des objets de messagerie. La disposition contenue dans le paragraphe "i" autorise simplement le chargement et le déchargement des marchandises. Cela ne comprend pas ce qu'il est défendu de faire ; aussi les messageries ne peuvent-elles exiger le prix de transport des marchandises sur leurs voitures le dimanche. Je crois que si l'on veut permettre le transport des objets de messagerie le dimanche, on devrait insérer une disposition à cet effet dans le paragraphe "g", parce que ce dernier semble le mieux rédigé à cette fin.

M. AYLESWORTH : L'objection soulevée par l'honorable député (M. Conmee) se trouve à disparaître par le fait que lorsqu'une voiture des messageries arrive au lieu de sa destination le dimanche, rien n'empêche que les articles transportés restent dans cette voiture jusqu'au lendemain. En réponse à l'honorable représentant d'Hamilton (M. Barker), je ferai observer que la disposition contenue dans le paragraphe "g" s'applique au transport des voyageurs et à celui des passagers, ainsi qu'"au travail qui s'y rattache", sans qu'il soit nécessaire d'ajouter les mots "et des objets de messagerie". L'expérience démontre, je crois, que les seuls objets de messagerie transportés à bord des trains ou des navires, le dimanche, appartiennent aux voyageurs ou aux passagers qui se trouvent à bord de ces trains ou de ces bateaux. Leur transport est donc une conséquence de celui de ces derniers.

M. BARKER : Pas nécessairement. Sans doute, les articles de messagerie sont ordi-

M. AYLESWORTH.

nairement transportés à bord des trains de voyageurs, mais cela ne fait pas essentiellement partie de ces derniers.

M. CONMEE : Si un train fait correspondance avec un navire et s'il doit revenir immédiatement, il devra ramener les objets de messagerie qui lui ont été confiés. Je ne demande pas qu'on permette aux compagnies de messagerie de recueillir ou de livrer des marchandises le dimanche, mais il est insensé de permettre le déchargement de ces objets à un point intermédiaire et de refuser aux compagnies de décharger d'autres articles à un point extrême, à un terminus.

(L'amendement adopté par le Sénat n'est pas accepté.)

M. AYLESWORTH : L'amendement suivant adopté par le Sénat qui se rapporte au paragraphe "h" de l'article 3 y ajoute le mot "wagons", de sorte que cette disposition se trouve ainsi libellée :

L'acheminement vers leur destination des trains, wagons, et des bâtiments en marche lorsque commence le dimanche, et le travail qui s'y rattache.

Je propose que la Chambre n'accepte pas cet amendement, parce qu'il est opposé au principe et au but de cette mesure. La députation se rappellera les efforts énergiques de certains députés pour changer le mot "train" en ceux de "train à marchandises", quand ce bill fut étudié par la Chambre. Les compagnies de transport, cela va sans dire, désiraient qu'on leur permit de transporter des marchandises sans restriction aucune, de conduire jusqu'à leur point de destination, non seulement les trains qui étaient en marche le dimanche, mais encore toutes les marchandises qui pouvaient se trouver à bord de ces trains. Après des débats répétés, après qu'on eut demandé à la Chambre de se prononcer, celle-ci affirma ce qu'elle entendait établir par cette législation. Ce qu'on pourrait faire, grâce à l'insertion du mot "wagons", on pourrait l'accomplir en employant tout autre mot. Le wagon en marche lorsque commence le dimanche peut, si cet amendement est approuvé, se rendre à son lieu de destination, même s'il faut pour cela former de nouveaux trains le dimanche et les expédier de chaque station et de chaque point d'expédition le long de la ligne d'un chemin de fer. Sous ce rapport, il me semble que ceux qui veulent obtenir une suspension du commerce et des affaires le dimanche, devront se demander si l'on doit oui ou non se rendre aux vœux des grandes compagnies de chemins de fer du pays.

(L'amendement est adopté.)

M. AYLESWORTH : L'amendement suivant se rapporte au même paragraphe, le Sénat a ajouté les mots "et le travail qui s'y rattache". Je propose que nous acceptions cet amendement.

M. BARKER : Je ferai remarquer à l'honorable ministre qu'il a refusé de permettre qu'on ajoutât ces mots ainsi que le mot " wagons " à cette disposition. Pourquoi ne pas insérer ce dernier mot aussi bien que le membre de phrase " et le travail qui s'y rattache " ?

M. AYLESWORTH : Pour la raison que devant m'occuper de vingt ou de trente amendements différents, je veux m'en tenir autant que possible aux vues exprimées par le Sénat, et ne pas insister trop fortement sur les opinions exprimées par la Chambre, excepté dans les cas où il s'agit de points d'une importance essentielle au bon fonctionnement de cette législation.

Un grand nombre de députés ne verront peut-être pas d'un bon œil l'addition de ces mots " et le travail qui s'y rattache ", mais dans le but d'adoucir les divergences d'opinions qui peuvent exister entre la Chambre et le Sénat, j'ai décidé de faire des concessions, d'accepter des compromis autant que pourrait le permettre les circonstances, du moment que la mise en vigueur de cette loi ne serait pas en péril.

(L'amendement est adopté.)

M. AYLESWORTH : L'amendement suivant se rapporte au paragraphe " j ", dont les derniers mots, quand ce bill fut transmis au Sénat, étaient les suivants :

...ou de tout autre travail de même nature incidente, sans l'exécution duquel, le dimanche, les transports ne sauraient être effectués sans danger sur une ligne de transport.

Le Sénat a changé cette rédaction pour la remplacer par la suivante :

...ou de tout autre travail de même nature incidente, nécessaire pour tenir les lignes et voies ouvertes.

Cette disposition ajoutée encore au nombre de travaux qu'on peut faire le dimanche, quand il s'agit de transport par les voies ferrées. Mais comme cela ne semble pas tirer à conséquence, je propose que nous acceptions cet amendement.

M. R. L. BORDEN : Puis-je demander à l'honorable ministre de la Justice, avant que cette proposition soit adoptée, s'il a eu l'occasion d'étudier les conséquences qui résulteront de l'amendement fait par le Sénat à l'article 2, sur les paragraphes " g ", " h ", " i " et " j " de l'article 3 que nous venons d'étudier ? D'après les pouvoirs réservés aux parlements provinciaux par l'article 2, ces derniers auront logiquement le droit de s'occuper de tout ce qui ressort des exceptions créées à cet article. Sans doute, le ministre de la Justice emploie les mots " excepté ainsi qu'il est prévu en la présente loi ou dans les lois provinciales qui sont présentement en vigueur ou qui le seront à l'avenir ", indiquant par là qu'il s'agit de questions du ressort d'un parlement provincial. Supposons que cette dérogation n'aille pas plus loin—ce n'est pas la proposition

que je discute maintenant—se trouve-t-il parmi tous les travaux mentionnés aux paragraphes " g ", " h ", " i " et " j ", quelque ouvrage qu'un parlement provincial pourrait permettre, bien qu'il soit maintenant défendu par les termes mêmes des dérogations contenues dans l'article 3 ? Nous établissons des dérogations, et tout ce qui n'est pas compris dans ces dernières, se trouve, par le fait même, défendu. Ce sont en grande partie des questions du domaine plutôt fédéral, parce qu'elles se rapportent aux chemins de fer, qui sont presque tous sous la dépendance du gouvernement du Dominion.

Je parle de ces chemins de fer-là, et non pas des voies ferrées provinciales. Prenons, par exemple, le paragraphe " g "; un parlement provincial aura-t-il le pouvoir d'élargir encore cette exception en ce qu'elle se rapporte à la province ? Je n'ai pas étudié à fond comment ce système fonctionnera, mais il me semble qu'on devrait envisager cet aspect de la question avant d'adopter cet article.

M. AYLESWORTH : Je suis porté à croire que sous le rapport de l'autorité provinciale, c'est-à-dire en tant que les chemins de fer purement provinciaux sont concernés, le parlement d'une province pourra donner plus d'ampleur à ces dérogations. Quand il s'agit d'une voie ferrée interprovinciale, ou d'un chemin de fer qui tombe sous l'autorité exclusive de ce Parlement, les parlements provinciaux ne jouissent plus de ce pouvoir.

M. BARKER : Monsieur l'Orateur, en lisant le paragraphe " j ", vous avez ajouté au mot " ouvertes " les mots " le dimanche ". Je ne trouve pas cela dans l'exemplaire qui m'a été communiqué ; je constate, au contraire, que la phrase se termine comme suit : " nécessaire pour tenir les lignes et voies ouvertes ". J'ignore s'il y a ici une erreur.

M. L'ORATEUR : Voici comment se lit l'amendement tel qu'adopté par le Sénat : " nécessaire pour tenir les lignes et voies ouvertes le dimanche ".

M. BERGERON : On ne trouve pas les deux derniers mots dans le bill présenté à la Chambre.

M. AYLESWORTH : Je me suis fié au compte rendu des procédures du Sénat tel que publié par l'imprimeur du Roi et qui est assurément officiel ; or, dans ce document, on ne trouve, quant à la question qui nous occupe, que les mots suivants : " nécessaire pour tenir les lignes et voies ouvertes ". C'est là le rapport officiel de l'amendement préparé et adopté par le Sénat.

M. L'ORATEUR : Le seul document que j'ai reçu est celui que j'ai dans la main. La question est celle-ci : La Chambre accepte-t-elle l'amendement tel que je l'ai lu ?

M. AYLESWORTH propose que ledit amendement soit accepté.

M. BERGERON : Quel amendement ?

M. AYLESWORTH : Celui où se trouvent les mots "le dimanche".

M. BERGERON : Il pourrait être dangereux d'accepter un amendement que le Sénat n'a ni préparé ni adopté. Lequel de ces deux amendement le Gouvernement accepte-t-il ?

M. AYLESWORTH : Je puis simplement m'en rapporter aux procès-verbaux du Sénat.

M. FIELDING : Il s'agit d'une erreur de copiste.

M. BERGERON : Non ; les deux mots établissent une grande différence.

M. BRODEUR : Le document officiel est celui qui se trouve entre les mains de M. l'Orateur.

M. AYLESWORTH : C'est celui-là que M. l'Orateur a demandé à la Chambre d'adopter.

M. l'ORATEUR : En effet.

(L'amendement est adopté.)

M. AYLESWORTH : Dans le paragraphe "I" le Sénat a supprimé les mots "de mer" avant le mot "bâtiments". Cette modification a pour but de mettre sur le même pied tous les navires quant à la disposition contenue dans ce paragraphe. Celle-ci s'appliquerait au plus petit bateau qui navigue sur une rivière quelconque ; celui-ci pourrait faire n'importe quel ouvrage, le dimanche seulement. Je propose que la Chambre n'accepte pas cet amendement, pour la raison qu'il est opposé à l'esprit et au but de cette loi.

M. BERGERON : Je ne vois pas de différence bien sensible entre ce travail et celui qui consiste à enlever la neige, le dimanche. Nous venons d'adopter un amendement permettant de faire, le dimanche, certains travaux défendus auparavant ce jour-là.

M. CONMEE : Je demanderais à l'honorable ministre ce qu'il a l'intention de substituer à cette disposition, telle qu'elle nous est soumise maintenant.

M. AYLESWORTH : Réintégrer les mots "de mer".

M. CONMEE : Dans ce cas-là, cette disposition s'appliquera exclusivement aux bâtiments de mer ?

M. AYLESWORTH : Non ; dans un autre paragraphe, il est question d'autres vaisseaux.

M. CONMEE : Je ne puis accepter cet amendement. Sa mise en vigueur nuirait considérablement au commerce de transport sur les Grands lacs. Il constitue une injustice à l'endroit des industriels de l'Ontario et de l'Ouest. Pourquoi accorder aux habitants

M. AYLESWORTH.

du Canada qui se trouvent à vivre sur le littoral, soit à l'Est, soit à l'Ouest, ou sur les côtes du golfe Saint-Laurent, un privilège spécial qu'on refuse aux autres citoyens du pays ? Si ce n'est pas là ce que signifie, après tout, cette disposition, je demanderais à l'honorable ministre de la Justice, sur les lumières duquel nous comptons tous, en grande partie, pour l'interprétation de ces différents articles et paragraphes, de me mettre sur la vraie piste.

A mon avis, il serait simplement raisonnable d'ajouter à cette disposition les mots suivants : "ou des vaisseaux engagés dans le transport des marchandises sur les Grands lacs." Je pourrais démontrer combien la disposition actuelle causerait de préjudices à certains intérêts. Sa mise en vigueur nuirait grandement au commerce du grain ; elle mettrait un obstacle très sérieux au développement des industries de Port-Arthur et du Sault-Sainte-Marie qui fournissent à elles seules un trafic plus considérable que celui de tous les ports étrangers d'où se fait l'expédition du grain.

M. MILLER : Dans la dernière partie de cet article, on trouve une disposition se rapportant aux navires qui transportent "du grain, du charbon ou du minerai."

M. CONMEE : Si l'on ajoute les mots "de mer," cette disposition se trouvera limitée.

M. MILLER : Non, puisque ces mots ne s'appliquent pas dans ce cas.

M. CONMEE : Si l'on insère les mots "bâtiments de mer," cela signifiera tout bâtiment de mer qui pourrait être retardé "indûment au delà du temps fixé pour son départ, ou tout autre navire qui, sans cela, serait en danger éminent d'être arrêté par la clôture de la navigation." Est-ce bien à cela que fait allusion l'honorable député ?

M. MILLER : Lisez donc.

M. CONMEE (lisant) : ... "ou après le quinzième jour de septembre," le chargement ou le déchargement, avant sept heures du matin ou après huit heures du soir, de tout navire portant du grain, du charbon ou du minerai." J'estime que cela ne fait pas disparaître les difficultés que nous avons à surmonter. Pourquoi ne pas mettre l'Ouest sur un pied d'égalité avec l'Est ? Je dis de plus que cela n'est pas de nature à faire mieux observer le dimanche, car cette disposition, au lieu de diminuer le travail ce jour-là, l'augmentera considérablement. Il est dit dans ce paragraphe qu'après le 15 septembre on peut faire certains travaux le dimanche. Mais quiconque n'est pas un insensé comprend facilement qu'un navire ne peut arriver dans un port exactement à minuit sonnant le dimanche matin. Ce vaisseau peut arriver à deux, à trois ou à quatre heures. Dans ce cas, comment est-il possible pour le capitaine de mettre son équipage au travail et de décharger son navire jus-

qu'à sept heures le dimanche matin ? Lettre morte que cette disposition, car elle ne signifie rien.

M. AYLESWORTH : On peut commencer le travail à huit heures le dimanche soir.

M. CONMEE : Oui, et c'est en cela que votre bill est défectueux; on n'a que quatre heures pour décharger un navire. (Exclamations.)

Un honorable DEPUTE : N'y a-t-il pas de lundi ?

M. CONMEE : Je veux dire que nous n'avons que quatre heures le dimanche. Il va sans dire qu'on peut décharger un navire après minuit le dimanche soir. Mais, supposons que ce vaisseau doive partir à une heure fixe le lundi matin, comment fera-t-on pour ne pas retarder son départ ? Il existe un service de navires dont le départ de Port-Arthur et de Fort-William est fixé à huit heures, le lundi matin. Il faudrait à cette compagnie employer non pas vingt-cinq hommes qui leur suffiraient si on ne lui imposait de restrictions, mais cinquante au moins, suivant les circonstances, pour s'en tenir exactement à l'horaire fixé pour le départ de ses bateaux. Elle en sera réduite à cet expédient, ou bien, il lui faudra nolisier un autre navire. Je dis cela avec connaissance de cause, car je n'ignore pas la façon dont se fait le transport sur les grands lacs. La ligne des steamers du chemin de fer canadien du Pacifique et la ligne Sarnia qui font la navigation à la tête des Grands lacs, ne pourront faire leurs voyages réguliers sans augmenter le nombre de leurs navires, si elles veulent obéir à la loi. Je ne dis pas que cela est un mal, qu'on devrait permettre à ces compagnies de travailler le dimanche, même si elles sont obligées de mettre sur leur ligne un autre navire. Mais j'estime qu'on commet une injustice à l'égard des citoyens de l'Ontario en leur imposant ces restrictions, tout en laissant libres les habitants des autres provinces, dans la mesure que j'ai indiquée.

Que mon honorable ami me permette de lui signaler un autre vice dans ce bill que nous devons étudier comme formant un tout complet. Il y a une disposition qui permet à l'équipage d'un navire de décharger la cargaison à un point intermédiaire. Prenons, par exemple, les navires du chemin de fer canadien du Pacifique sur les Grands lacs; ils pourront décharger leur cargaison à Port-Arthur, mais non pas à Fort-William qui est pourtant le terminus de cette division. Il faut que tous les objets de messagerie, que tous les autres articles soient gardés à bord, tandis qu'on peut les décharger à la ville voisine. A leur voyage de retour, en arrivant à Owen-Sound qui est un autre terminus, ils devront rester inactifs au quai.

Mais les navires qui font le service sur la ligne du Sault, s'ils font escale à Owen-

Sound dans leur route vers Collingwood, peuvent décharger leurs cargaisons sur le même quai et même traverser le pont du steamer du chemin de fer canadien Pacifique qui se trouve accosté et qui devra attendre, lui, le lendemain pour décharger sa cargaison. Quelles fins si enviabiles espère-t-on atteindre en créant un tel état de choses ? Je n'en vois pas. Si vous rendez ainsi plus difficile l'état de choses qui existe dans l'Ontario, quels embarras ne créerez-vous pas au Sault, par exemple, à cette compagnie qui doit transporter des centaines de milliers de tonnes de marchandises par année ? Elle doit soutenir la concurrence contre les aciéries de Sydney qui se trouvent dans les provinces maritimes. S'il lui faut payer plus cher ses privilèges, elle fera précipitamment ce qu'accompliraient d'autres compagnies dans des circonstances semblables.

On a l'habitude de dire que les compagnies n'ont pas d'âme. Or, la mise en vigueur de cette loi forcera pour ainsi dire une compagnie placée dans les circonstances que je viens d'indiquer, à agir tout autrement qu'elle ne l'eût fait, les circonstances étant changées. Si cette compagnie doit soutenir la concurrence dans des conditions injustes, si elle ne se trouve pas sur un pied d'égalité avec ses rivales, elle ne fera pas du Sault-Sainte-Marie son terminus, mais elle l'établira ailleurs.

On ne doit imposer à personne un état de choses qui le mette sur un pied d'infériorité avec ses concurrents. Je pourrais démontrer les désavantages que cette loi créera au commerce des Grands lacs. Il ne s'agit pas simplement ici du commerce du grain.

J'ai démontré que la disposition de ce projet de loi qui permet le déchargement des navires après huit heures du soir le dimanche, devait, supposait-on, nous permettre de diminuer l'accumulation du grain et devait commencer à être mise en vigueur le 15 septembre. Maintenant les producteurs de grain de l'Ouest et tous les autres producteurs qui comptent simplement sur les navires pour transporter leur grain, désirent rendre autant que possible leurs produits au marché avant la clôture de la navigation. Il me semble que si le Parlement veut nous aider à faire face à cette accumulation du grain, il devrait adopter une disposition plus large que celle-ci. J'estime que si toute cette question du transport du grain et des marchandises, soit par chemin de fer, soit par navire, était laissée à la décision de la commission des chemins de fer, il serait possible de diminuer grandement la somme de travail qui se fait le dimanche.

Tout le monde peut se prévaloir des dispositions de ce bill. En voici une relative aux "navires qui transportent le grain." Qu'est-ce que cela peut bien être ? Un navire peut transporter du grain, aujourd'hui et prendre demain, une cargaison de pierre,

de gravier ou de bois, mais c'est toujours un "navire transportant du grain"; ce vaisseau pourra, si je ne me trompe, décharger n'importe quelle cargaison le dimanche. Sans doute ce n'est pas là ce qu'avaient dans l'idée les auteurs de ce bill, et personne ne désire voir ces choses-là se produire, mais le mal n'en existera pas moins d'après cette loi.

Il faudrait attribuer à la commission des chemins de fer, juridiction en pareille matière. Cette commission se compose d'hommes intelligents et revêtus de responsabilité; ils pourraient donc régler ce travail du dimanche et atténuer dans une large mesure, à mon avis, des travaux se rattachant aux transports ce jour-là. Je n'en dirai pas davantage. Au cours d'un débat antérieur, j'ai déjà prié le ministre de mettre la question à l'étude et d'élaborer quelques dispositions tendant à dégrever l'industrie des transports sur les Grands lacs, de façon à ne pas la mettre dans une situation qui lui serait à mon avis, fort préjudiciable.

M. PRINGLE : Voilà un article qui met encore une fois en relief toute l'inconséquence dont a fait preuve le ministre de la Justice (M. Aylesworth) dans la rédaction de ce bill. Le ministre nous dit qu'adopter les amendements du Sénat, ce serait autoriser la manœuvre, le dimanche. Ce n'est pas ainsi que j'entends cet article et à mon avis, il ne comporte nullement l'interprétation qu'on lui a donnée. Le texte de l'article amendé par le Sénat porte :

Le chargement, le déchargement et la manœuvre de tout bâtiment de mer qui, sans cela, serait indûment retardé au delà du temps fixé pour son départ.

L'objectif visé par cet article, c'est que le chargement ou le déchargement ou la manœuvre d'un navire, ne soient autorisés que dans le cas où son départ pourrait être indûment retardé.

Quelle est la distinction établie dans ce bill entre un bâtiment naviguant sur l'océan et un vaisseau naviguant sur les lacs? La loi autorise le chargement, le déchargement et la manœuvre des bâtiments de mer; or, pourquoi cette autorisation ne serait-elle pas accordée aux vaisseaux naviguant sur les lacs? La première partie de l'article se rattache au chargement, au déchargement et à la manœuvre de tout bâtiment de mer qui, sans cette autorisation, éprouverait des retards préjudiciables, puis l'article ajoute :

Ou de tout navire qui, sans cela, serait en danger imminent d'être arrêté par la clôture de la navigation.

Pourquoi cette disposition relative aux retards illégitimes s'appliquerait-elle à tous les navires? Pour mon propre compte, peu m'importe que les navires subissent ou non des retards. Mais, à titre de membre du comité, ayant entendu les dépositions des témoins...

M. COMMEE.

M. COMMEE : L'honorable député me permettra-t-il de lui poser une question? Quelle est la date de la clôture de la navigation? Est-ce le 15 octobre, date à laquelle finissent les risques des assurances, ou plus tard?

M. PRINGLE : Que l'honorable député pose cette question à un de ses collègues. Je ne m'explique pas la distinction qu'on établit entre les vaisseaux naviguant sur l'océan et ceux qui sont employés à la navigation intérieure. Le trafic des Grands lacs est fort important.

M. W. F. MACLEAN : Le député de Rainy-River (M. Commee), semble prendre au sérieux l'attitude du Gouvernement, ce soir. Si l'on en juge d'après ce qui s'est passé depuis une heure, il est évident que le Gouvernement cherche querelle au Sénat, à l'égard de ce bill. Après avoir reculé devant l'opposition que lui ont suscitée les partisans des libertés provinciales, le Gouvernement veut engager la lutte avec le Sénat, qui, prétend-il, multiplie outre mesure les dérogations apportées au bill, dérogations qui, au dire du ministre de la Justice, rendent la loi inapplicable. Voici l'objectif que le Gouvernement semble viser : c'est de faire éclater la lutte entre le Sénat et la Chambre des communes, à l'égard de ce bill, ce qui permettrait au Gouvernement d'abandonner sa mesure et de faire rejallir le blâme sur la Chambre haute; alors que le Gouvernement, en réalité, a décidé de capituler devant l'opposition suscitée par les partisans des libertés provinciales.

L'attaque portée par le premier ministre contre les libertés provinciales a abouti à l'avortement, et il a enfin compris qu'on ne saurait impunément tenter d'empiéter sur les droits des provinces. La session dernière, il est vrai, il a réussi, dans une certaine mesure, à empiéter sur les droits des provinces de création récente; il a fait voter une loi qui, non seulement porte atteinte aux droits de ces provinces, mais qui, en outre, enlève aux populations de ces provinces le droit de faire instruire par leurs propres tribunaux les demandes en invalidation d'élections. Mais enfin, le Gouvernement a compris qu'il ne saurait impunément porter atteinte aux libertés provinciales. Tous les amendements qu'on nous a présentés, ce soir, indiquent clairement que le Gouvernement est décidé à capituler devant l'opposition suscitée par les champions des libertés provinciales, et si le Gouvernement a engagé cette lutte avec le Sénat, c'est dans le but évident de se débarrasser de cette loi. Voici l'enseignement qui se dégage des incidents qui ont surgi depuis la reprise de la séance à huit heures; c'est que le Gouvernement s'est vu forcé de capituler devant l'opposition des députés qui l'accusaient d'empiètement sur les libertés provinciales et qu'il en a, en outre, résolu d'abandonner son projet.

M. PORTER : J'appelle l'attention du ministre de la Justice sur une partie du texte qui semble prêter à l'ambiguïté. La dernière partie de ce paragraphe est ainsi conçu :

Ou après le quinzième jour de septembre, le chargement ou le déchargement de tout navire portant du grain, du charbon ou du minéral.

Or, le 15 septembre arrivera dans deux mois à peu près. Doit-on entendre, à dater du 15 septembre prochain à perpétuité, ou le 15 septembre de chaque année ?

M. AYLESWORTH : L'honorable député étant avocat, doit savoir que la loi parle toujours.

(L'amendement est adopté.)

M. AYLESWORTH : L'amendement se trouve dans la 2e ligne de ce paragraphe où le Sénat a substitué le mot "temps" au mot "date". Je propose l'adoption de cet amendement.

(L'amendement est adopté.)

M. AYLESWORTH : L'amendement suivant figure au paragraphe "m". Le texte, tel qu'adopté par la Chambre était ainsi conçu :

Le soin du lait, du fromage et du bétail sur pied ainsi que des produits de nature périssable qui arrivent à un endroit, au cours du dimanche.

On a amendé ce texte en y insérant les mots "le déchargement et". Voici le texte modifié :

Le soin du lait, du fromage et du bétail sur pied ainsi que le déchargement et le soin des denrées de nature périssable et du bétail sur pied, arrivant à un endroit, au cours du dimanche.

On remarquera que le soin à donner au bétail sur pied est entouré de toute la protection possible. La chose est mentionnée deux fois, dans ce texte. Je propose que l'amendement soit accepté.

(L'amendement est adopté.)

M. AYLESWORTH : Dans le paragraphe suivant "n", le Sénat a inséré les mots "péages ou pont-levis". Je propose que l'amendement soit accepté.

(L'amendement est adopté.)

M. AYLESWORTH : L'amendement suivant figure au paragraphe "s". Dans le texte adopté par la Chambre le paragraphe (s) statue seulement sur la mise en circulation par une compagnie canadienne de tramways électriques dont la ligne est interprovinciale ou internationale, des voitures de cette compagnie pour le transport des voyageurs. L'on a affirmé que ce paragraphe a été inséré au bill, au bénéfice de la compagnie du chemin de fer urbain d'Ottawa, et de la compagnie du chemin de fer urbain de Fort-Erié, dans le comté de Welland. Ces deux chemins de fer urbains sont de nature ex-

ceptionnelle. Le Sénat a amendé ce texte, en ajoutant après le mot "internationales" les mots suivants :

Ou qui est mis en circulation, en raccordement avec un service de bac international, comme partie de son réseau, à moins que ce service ne soit interdit par l'autorité provinciale.

Je demande à la Chambre de ne pas donner son adhésion à cet amendement, et voici pourquoi : c'est que le premier paragraphe de l'article 13 statue sur les chemins de fer qui relèvent de l'autorité provinciale. En demandant à la Chambre de refuser son adhésion à cet amendement, je ferai observer que cet amendement a été l'objet de deux débats prolongés et a provoqué un vote de la Chambre. L'argument qu'on a fait valoir devant la Chambre, à l'appui de l'insertion de cette disposition, en faveur de la mise en circulation d'un chemin de fer en raccordement avec un service de bac international, c'est qu'on avait l'intention de l'appliquer à une ligne de chemin de fer urbain, au Sault-Sainte-Marie (Ontario). Or, cette compagnie de chemin de fer, me dit-on, est dans l'habitude de faire circuler ses trains le dimanche, bien qu'elle soit soumise à l'autorité provinciale et ne soit nullement autorisée à faire cette exploitation ; le procureur général de la province, ayant même mis à l'étude la question de savoir s'il serait utile de s'adresser aux tribunaux pour empêcher cette compagnie de continuer son exploitation, le dimanche. Voici à quoi tend l'amendement proposé : on cherche à modifier, d'un seul coup, le statut érigé en corporation cette compagnie, afin de soustraire à perpétuité à l'autorité et à la juridiction de la Chambre provinciale, qui lui a accordé la personnalité civile, et pour l'autoriser éternellement à faire son exploitation, le dimanche, quand bien même la province désirerait interdire cette exploitation, en portant une loi à cet effet.

Au cours de la dernière session de la législature d'Ontario, la Chambre provinciale a adopté une loi générale se rattachant à l'exploitation des lignes de chemins de fer électriques urbains, le dimanche. Si la Chambre donne son adhésion à cet amendement, cette compagnie de chemin de fer, la seule au Canada qui se raccorde avec un service de bac international, sera immédiatement soustraite à la juridiction provinciale, et cette compagnie sera, pour toujours, indépendante de cette autorité législative.

M. R. L. BORDEN : Je ne sais trop si j'ai bien saisi la pensée du ministre de la Justice. Ce qu'il dit s'applique-t-il à l'insertion des mots "à moins que ce service ne soit interdit par l'autorité provinciale" ? En faisant cette observation, je tiens simplement à m'éclairer.

M. AYLESWORTH : Cette phrase s'appliquerait, si elle s'étendait à tout ce qui précède, et il en découlerait une consé-

quence absolument contraire à celle visée par la Chambre : c'est que la compagnie du chemin de fer urbain d'Ottawa, compagnie interprovinciale érigée en corporation par l'ancienne assemblée législative du Canada, antérieurement à l'établissement de la confédération, serait soumise à l'autorité provinciale, et ainsi l'autorité provinciale pourrait, à l'avenir, interdire l'exploitation de la compagnie d'Ottawa et la compagnie de Fort-Erié.

M. W. F. MACLEAN : Le ministre de la Justice ne comprend-il pas qu'en imputant à crime au Sénat l'empiètement sur les droits provinciaux, il condamne lui-même son propre bill ? Son projet de loi n'est qu'une série d'empiètements sur les libertés provinciales, et voilà maintenant qu'il accuse le Sénat d'avoir commis pareille faute.

M. CONMEE : Je reconnais volontiers que le ministre de la Justice fait autorité en pareille matière ; seulement, je lui ferai observer que, si son argument est valable, alors son projet de loi soustrait à la juridiction provinciale le chemin de fer d'Ottawa, celui de Niagara, et autres chemins de fer.

M. AYLESWORTH : Ces compagnies ne sont pas soumises à la juridiction provinciale.

M. CONMEE : Il est possible qu'à l'avenir, ces chemins de fer soient soumis à la législature provinciale. Pourquoi créerait-on une situation différente au chemin de fer du Sault-Sainte-Marie ? C'est un chemin de fer interprovincial ou international, au même titre que les autres.

M. AYLESWORTH : Ce chemin de fer ne dessert pas les Etats-Unis.

M. CONMEE : Ses trains circulent aux Etats-Unis. La même compagnie exploite le chemin de fer, des deux côtés de la rivière. Il fait le service de bac entre les deux rives.

M. AYLESWORTH : Nous ne touchons nullement à ce service.

M. CONMEE : Si le chemin de fer n'est pas mis en exploitation, le service de bac ne saurait fonctionner.

M. AYLESWORTH : Si un chemin de fer pénètre à 200 milles dans l'intérieur, faut-il donc faire circuler les trains, le dimanche, parce qu'il existe un service de bac se raccordant avec ce chemin de fer ?

M. CONMEE : Ce chemin de fer ne pénètre pas à 200 milles dans l'intérieur. L'honorable député fait une hypothèse toute gratuite. Ce chemin de fer ne s'exploite qu'au Sault-Sainte-Marie.

M. AYLESWORTH : C'est dans la province d'Ontario. Il doit être soumis à la juridiction de la province d'Ontario.

M. AYLESWORTH.

M. CONMEE : Si la province désire interdire l'exploitation de ce chemin de fer, elle peut le faire.

M. R. L. BORDEN : Je n'ai pas encore réussi à bien saisir les arguments formulés par le ministre de la Justice. Cela tient, sans doute, à ce que je ne suis pas au courant des restrictions auxquelles sont soumises les corporations en question. L'amendement proposé par le Sénat tend à l'insertion après le mot "internationales" des mots suivants : "ou qui est mis en circulation, en raccordelement avec un service de bac international, comme partie de son réseau, à moins que ce service ne soit interdit par l'autorité provinciale." Cette expression, à mon avis, assurerait l'exercice de la juridiction provinciale, à l'égard de ce sujet en particulier. Mais voici la réponse apportée par le ministre de la Justice : La phrase "à moins que l'autorité provinciale n'en dispose autrement", s'étendrait aux mots précédents, et ainsi l'expression "la mise en circulation par toute compagnie canadienne de chemin de fer électrique urbain, dont la ligne est interprovinciale ou internationale", cette phrase, dis-je, serait subordonnée à l'expression "à moins qu'il n'en soit autrement ordonné par l'autorité provinciale". J'avais dans l'idée que les autorités provinciales n'ont pas juridiction, ces lignes de chemins de fer interprovinciales ou internationales étant soumises à la juridiction fédérale, et ainsi l'objection actuellement soulevée par le ministre de la Justice trouverait sa solution dans la réponse qu'il vient de me donner. La chose est quelque peu complexe; je ne sais si le ministre de la Justice saisit bien ma pensée. Si ma thèse est exacte, eu égard à la réponse qu'il vient de me donner, il y a un instant, ne s'ensuit-il pas qu'après tout, l'amendement du Sénat est logique et qu'il n'y a pas d'empiètement ?

M. AYLESWORTH : J'en conviens, les autorités provinciales n'auraient pas juridiction sur le chemin de fer interprovincial d'Ottawa. Sans doute, les autorités provinciales n'auraient juridiction que dans la mesure où cette juridiction s'exercerait dans le territoire de la province, et il est possible qu'elles ne pourraient valablement édicter de lois relatives au chemin de fer international de Fort-Erié qui traverse la rivière Niagara; mais convient-il que notre statut renferme quelques phrases auxquelles on pourrait donner cette interprétation ? Indépendamment de cette considération, et du fait que cette phrase s'appliquerait non seulement à un chemin de fer se raccordant avec un service de bac international, mais en outre, à des lignes de chemins de fer interprovinciales et internationales, qui ne se relient à aucun service de bac, il ne convient pas d'établir de dérogations spéciales en faveur d'un chemin de fer d'intérêt purement provincial, comme celui du Sault-

Sainte-Marie, et cela parce que son service se raccorde avec un service de bac international, alors que l'article 13 statue sur tous les autres chemins de fer soumis à la juridiction provinciale.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. AYLESWORTH : L'amendement suivant se rattache à l'œuvre de la commission des chemins de fer, ainsi qu'il est prescrit au paragraphe "x" où le Sénat a inséré après le mot "acte", dans la 2e ligne, les mots suivants : "et dans le but d'empêcher tout délai illégitime." Dans le texte du bill adopté par la Chambre, il est statué que les commissaires "doivent tenir compte de l'objectif de la présente loi." Le Sénat décrète que la commission doit tenir compte non-seulement de l'objectif de la loi en discussion, mais qu'elle doit veiller à empêcher tout délai illégitime." Je propose à la Chambre de donner son adhésion à l'amendement.

M. R. L. BORDEN : De l'avis du ministre de la Justice, s'agit-il ici d'une restriction ou d'une extension de pouvoirs ? Je ne sais trop qu'en penser.

M. AYLESWORTH : Je prierais l'honorable député de consulter l'auteur de cet amendement. Le Sénat donne ici une autre nouvelle direction à la commission des chemins de fer, outre la direction déjà établie par la Chambre.

M. R. L. BORDEN : Dans la pensée de l'auteur de cet amendement, il s'agirait peut-être d'une extension de pouvoirs, mais il est possible qu'en définitive, ce soit plutôt une restriction.

(L'amendement est adopté.)

M. AYLESWORTH : Dans le même article, le Sénat a apporté une modification à la disposition relative aux frais afférents aux demandes présentées à la commission. Le texte de l'article adopté par la Chambre porte que les frais afférents aux demandes faites à la commission sont à la charge du demandeur. Or, le Sénat a substitué à ce texte la phrase suivante : "les frais relatifs à toutes les demandes seront à la charge du demandeur." Il n'y a pas de différence notable entre les deux textes. Je propose que l'amendement du Sénat soit agréé.

(L'amendement est adopté.)

M. AYLESWORTH : Dans le même article, relativement aux frais, le Sénat a rayé le mot "également" pour y substituer ceux-ci : "dans telle proportion que la commission pourra établir." Le texte adopté par la Chambre porte que les frais afférents à ces demandes sont à la charge du demandeur, et s'il y a plusieurs demandeurs, chacun paiera sa quote-part. Le texte modifié par le Sénat porte : "s'il y a plusieurs demandeurs, dans telle proportion que le Sénat pourra fixer."

(L'amendement est adopté.)

M. AYLESWORTH : L'article 4, adopté par la Chambre, porte qu'il est interdit à qui que ce soit de "permettre" à une personne employée à quelque ouvrage mentionné dans l'article, de faire ces travaux, le dimanche, à moins qu'il ne soit donné à cette personne, au cours des six jours suivants de la semaine, vingt-quatre heures consécutives de repos." Le Sénat a substitué au mot "permettre" le mot "obliger". Je demande à la Chambre de donner son adhésion à l'amendement. Je tiens toutefois à présenter ici une observation ; c'est que la Chambre, après avoir mûrement débattu cet article, s'est prononcée en faveur de l'insertion du mot "permettre". Aux yeux du député de Victoria, l'emploi de ce mot a semblé fort important ; mais, paraît-il, l'opinion du Sénat à cet égard est fort prononcée ; et elle serait même accentuée au point que, s'il éclatait quelque désaccord entre les deux Chambres à cet égard, le tout entier pourrait périlcliter. J'ai bien mes préférences pour le mot employé ici, mais dans les circonstances, je propose à la Chambre de donner son adhésion à l'amendement.

M. BERGERON : C'est bien fâcheux.

M. GERVAIS : Adopté.

M. R. L. BORDEN : C'est aller un peu vite en besogne que de déclarer la chose déjà adoptée. A mon avis, cet amendement modifie toute l'économie de l'article. C'est maintenant affaire d'arrangement, et l'on sait comment pareil arrangement peut s'effectuer, du moment qu'on autorise l'employeur à user d'une coercition mitigée. Le texte adopté par la Chambre défend au patron de permettre à un employé de travailler le dimanche, à moins qu'il ne lui donne au cours de la semaine vingt-quatre heures consécutives de repos. Maintenant on défend à l'employeur d'obliger l'employé à faire cet ouvrage, à moins qu'on ne lui accorde vingt-quatre heures consécutives de repos, au cours de la semaine. J'en conviens, on a fait valoir certains arguments fort probants contre cette disposition du bill, quand nous l'avons élaboré ; cependant, nous ne l'avons adoptée qu'après mûre délibération. Cet amendement modifie complètement l'économie de l'article 4 et en restreint notablement le fonctionnement, en ce qui concerne les arrangements qui peuvent s'effectuer entre employeurs et employés.

(L'amendement est adopté.)

M. AYLESWORTH : Dans le même article, le Sénat a substitué au mot "donné" le mot "accordé". Il n'y a pas de différence notable dans le sens, et je propose à la Chambre de donner son assentiment à l'amendement.

(L'amendement est adopté.)

M. AYLESWORTH : Dans l'article 5, le Sénat a inséré après le mot "dimanche" :

Sauf ainsi qu'il est prévu dans tout acte ou loi provinciale actuellement en vigueur ou qui le deviendra, à l'avenir.

Je propose que la Chambre donne son adhésion à cet amendement.

M. BERGERON : Je suis bien aise que le Sénat ait adopté l'amendement proposé par le chef de l'opposition.

M. AYLESWORTH : Pas le moins du monde.

M. R. L. BORDEN : Eh bien ! je ne sais pas la différence.

M. AYLESWORTH : L'amendement mentionné par le député de Beauharnois (M. Bergeron) proposait la radiation des mots "pour un profit ou pour un prix ou une récompense" et c'est cet amendement que la Chambre a repoussé. Le Sénat a, en outre, inséré dans cet article, après les mots "assemblée publique" les mots "ailleurs que dans une église." Je propose que la Chambre adhère à cet amendement.

M. R. L. BORDEN : J'ai proposé un amendement qui, dans ma pensée, comportait un sens similaire à celui de l'amendement du Sénat : "autre qu'une assemblée pour les fins du culte divin." Le Sénat n'a pas adopté ce langage mais il a ajouté les mots "ailleurs que dans une église." Il est vrai, comme l'a fait observer le ministre de la Justice "que j'ai proposé la radiation des mots "pour un profit ou pour un prix ou une récompense" ; mais il est également vrai, comme l'a remarqué le député de Beauharnois, (M. Bergeron) que j'ai proposé d'insérer, au commencement de l'article les mots "sauf ainsi qu'il est prévu dans toute loi provinciale", mots qui, à mon avis, concordent parfaitement avec ceux que le Sénat a insérés.

(L'amendement est adopté.)

M. AYLESWORTH : Dans l'article 6, le Sénat a inséré les mots :

Sauf ainsi qu'il est prévu dans toute loi provinciale qui est présentement en vigueur ou qui le sera, à l'avenir.

Je propose à la Chambre de donner son adhésion à cet amendement.

M. BERGERON : Que reste-t-il de la loi du dimanche ?

M. R. L. BORDEN : L'honorable député de Labelle (M. Bourassa) a proposé le même amendement à la Chambre. Il n'a pas été aussi heureux que le Sénat.

(L'amendement est adopté.)

M. AYLESWORTH : L'amendement suivant est à l'article 12, où les mots "ou permission" au commencement de la 2e ligne ont été supprimés. L'état statuait dans l'origine que "toute corporation qui

M. AYLESWORTH.

donne autorisation, instruction ou permission à ses employés" de violer la loi, est passible d'amende. Le Sénat a supprimé les deux mots "ou permission". Je propose que la Chambre ne ratifie pas cet amendement, car il a pour effet de nuire matériellement à l'exécution de la loi. Je vais faire voir quel est l'effet de cet amendement. Les dispositions exécutoires de ce projet de loi se rapportent, en premier lieu, à l'article 10, à laquelle enfreint les dispositions de la loi; le délinquant est passible d'une amende de \$40 au maximum ou \$1 au minimum. L'article 11 se rapporte à l'employeur. Si dans ses rapports de patron à ouvrier il enfreint la loi, il est passible d'une amende plus lourde, variant entre \$20 et \$100. De plus, il est passible au même degré, s'il "donne autorisation ou instruction". Pour ce qui est d'une compagnie, la loi statue en plus que si elle donne permission à l'employé de travailler pour elle, en contravention à la loi, l'amende est encore plus lourde. La suppression des mots "ou permission" a pour effet de placer la corporation sur le même pied d'égalité que l'employeur particulier, mais à cette différence notable que le ministre public ou quiconque cherche à faire respecter la loi aura bien plus de difficulté à établir sa preuve contre une compagnie que contre une personne. Il n'est pas ordinairement très difficile de prouver si un employeur a donné l'autorisation ou instruction à son employé de travailler, mais comment allez-vous établir la responsabilité pour une offense de ce genre contre une corporation ? Il n'est pas probable qu'elle apposera son sceau à ses ordres. Elle ordonnera peut-être par la bouche de son gérant, qui pourra être personnellement responsable de sa conduite. Mais comment atteindre la compagnie ? Les mots "ou permission" sont la seule sauvegarde, car si elle permet à ses employés de travailler le dimanche, elle en souffrira pécuniairement. Je prétends que la suppression de ces mots affaiblit grandement l'application de cette loi. La corporation ne souffre aucun préjudice en les y laissant, tandis qu'en les supprimant, la preuve devient plus difficile à établir et donne à la compagnie plus de chance d'éviter la loi.

M. R. L. BORDEN : Le mot "employeur" dans la disposition précédente ne signifie-t-il pas la corporation ?

M. AYLESWORTH : Peut-être, et si une plainte était faite contre une corporation en vertu expresse de l'article 11, le ministre public pourrait, en prouvant autorisation ou instruction, faire imposer l'amende spécifiée à cet article. Mais si le plaignant veut poursuivre le délinquant comme corporation plutôt que comme employeur pour avoir permis à ses employés de travailler le dimanche, il doit être libre de le faire.

M. R. L. BORDEN : Je suis porté à croire que l'article 11 donne plus de latitude que

l'article 12, et qu'en poursuivant, en vertu de l'article 11, le plaignant a plus de facilité de faire sa preuve et de parer aux difficultés mêmes que le ministre appréhende, si les mots "ou permission" sont supprimés dans l'article 12.

(L'amendement est adopté.)

M. AYLESWORTH : Les modifications suivantes se rencontrent à l'article 14 où les mots "ou acte" ont été insérés trois fois après le mot "loi" dans les 1re, 4e et 8e lignes. Je le répète, je n'y vois pas d'objection. Un autre changement à la forme a été fait et que je demande d'approuver, c'est-à-dire ajouter après le mot "date" les mots "de la mise en vigueur".

M. R. L. BORDEN : L'emploi de l'expression "loi ou acte" à l'article 14 et à l'article 2 n'aura-t-il pas pour effet de mettre en vigueur comme dérogations les lois d'intérêt privé des législatures provinciales?

M. AYLESWORTH : Probablement. Je n'ai pas étudié la portée de l'emploi de ces mots.

(L'amendement est adopté.)

M. AYLESWORTH : Le seul amendement qui reste figure dans l'article 15. Le Sénat y a ajouté les mots "sans l'autorisation du procureur général de la province dans laquelle l'infraction est supposée avoir été commise".

Je propose que l'amendement soit ratifié.

M. BERGERON : Cette modification ne détruit-elle pas le tout entier ?

M. AYLESWORTH : Dans mon opinion, non. Je ne vois pas de difficulté à laisser aux autorités constituées pour administrer la justice dans les provinces le droit de décider si une poursuite doit être intentée pour infraction à la loi.

M. BERGERON : Comment vont faire les libéraux dans l'Ontario, avec un procureur général conservateur et les conservateurs dans la province de Québec avec un procureur général libéral ?

M. AYLESWORTH : Je n'appréhende aucun danger dans la province de Québec, mais je ne puis en dire autant pour la province d'Ontario.

M. W. F. MACLEAN : Si nous pouvons laisser l'exécution de la loi aux autorités provinciales, pourquoi ne pas les laisser libres de faire chacune la loi qui lui convient ?

M. SPROULE : Nous avons eu l'expérience d'une semblable disposition dans la loi du travail des étrangers et elle n'a pas donné satisfaction.

M. R. L. BORDEN : Je regrette l'insertion de ces mots car ils rendent la loi ridicule, vue qu'elle devient ainsi en partie inéxecutoire. L'article 10 dit :

Quiconque enfreint quelque une des dispositions de la présente loi est, pour chaque telle

infraction, passible, sur conviction par voie sommaire, d'une amende d'une piastre au moins et de quarante piastres au plus, ainsi que des frais de poursuite.

Quand on songe qu'il faut dans chaque cas en vertu de cet amendement demander au procureur général d'une grande province comme l'Ontario, ou Québec ou la Colombie-Anglaise et de tous les points du pays l'autorisation d'intenter une poursuite qui exposera le délinquant à une amende de \$1, je crois que nous pouvons conjecturer qu'il y aura bien peu de demandes. J'ose dire que nous avons refusé de sanctionner une demi-douzaine sinon une douzaine d'amendements qui n'ont pas la moitié de l'importance de celui-ci au point de vue de l'efficacité de la loi. Mon opinion à moi est que cet amendement paralyse complètement l'exécution de cette loi.

M. AYLESWORTH : Bien qu'il paraisse dérogoire à la dignité du procureur général d'une grande province comme l'Ontario ou, je suppose, pour les besoins de la loi, aussi petite que l'île du Prince-Edouard de recevoir une demande d'autorisation pour une poursuite qui peut amener l'imposition d'une amende de \$1, il ne faut pas oublier que les peines s'élèvent jusqu'à \$500. Si nous avions la liberté de modifier l'amendement du Sénat, nous pourrions restreindre l'application de la loi aux peines les plus fortes, mais comme nous n'avons qu'à accepter ou à repousser les amendements qui nous viennent du Sénat avec leurs conséquences quelles qu'elles soient, je crois que nous n'avons qu'à accepter l'amendement tel qu'il est.

M. R. L. BORDEN : La procédure ordinaire pour la punition par justice sommaire des infractions au code criminel n'est pas gênée par la nécessité de recourir ainsi au procureur général.

M. EMMERSON : Cette formalité est nécessaire dans les cas de parjure.

M. R. L. BORDEN : Oui, dans quelques rares cas, et il peut y en avoir, d'après cette loi, où la peine est très rigoureuse et où la déclaration de culpabilité peut entraîner de graves conséquences qui justifieraient cette restriction. Le parjure est un acte criminel. Il n'est pas ici question d'infractions de cette nature, mais de délits punissables par justice sommaire. Où trouvez-vous dans le code criminel, pour ce qui se rapporte aux condamnations par voie sommaire, des restrictions de cette nature ? La seule dont je puis me rappeler est contenue dans la loi sur la main-d'œuvre étrangère et elle est nécessaire en vue des complications internationales qui peuvent se produire à la suite de poursuites en vertu de cette loi. De telles considérations ne trouvent pas place ici. Bien qu'il soit légitime, quoique je n'en voie pas la nécessité, d'imposer cette formalité dans les cas de forte amende, je crois que l'application de cette

loi devient une farce quand il s'agit de l'imposition d'une amende de \$1.

Sir WILFRID LAURIER : La disposition que nous discutons n'est pas sans précédent. Il y a, par exemple, la loi du travail des étrangers, dont l'honorable député a parlé. Il y en a une autre dans la loi des chemins de fer de 1902, article 300, qui statue qu'aucune procédure sommaire ne sera intentée contre une compagnie sans au préalable avoir obtenu l'autorisation de la commission. Il y a une légère différence, mais le principe est le même. Je veux que la Chambre se rappelle que nous voulons que cette loi soit partout bien accueillie par le public et par conséquent nous n'entendons pas qu'elle soit un instrument de persécution aux mains de mouchards qui feraient métier de trouver les citoyens en faute pour les traduire devant les tribunaux. Afin de rendre impossible la persécution du public pour des infractions légères et de ne permettre la poursuite que pour des infractions graves, nous avons cru qu'il est nécessaire d'obtenir l'autorisation du procureur général. Voici ce qui pourrait se produire à un moment donné. Supposons que des milliers d'ouvriers soient en grève à un certain endroit; un grand nombre d'entre eux exerceraient leurs ressentiments contre la compagnie en s'appliquant à la trouver en faute pour des peccadilles. Le sentiment populaire en serait choqué; la loi au lieu d'être respectée serait détestée. Il est évident que nous devrions nous efforcer d'empêcher cette loi de devenir un moyen de persécution mais plutôt d'en faire une loi pour la sage gouverne du peuple.

M. W. F. MACLEAN : L'honorable premier ministre dit que la loi recevra bon accueil de toutes les classes de la population. Je ne pense pas comme lui. La loi n'est pas très populaire dans la province de Québec. . . .

Sir WILFRID LAURIER : N'en soyez pas trop sûr.

M. W. F. MACLEAN : La province l'a condamnée dans ses assemblées publiques, par la voix de ses représentants et dans des pétitions. Le résultat de cet amendement est que la loi restera inefficace. Elle ne sera pas mise en vigueur dans une province et peut-être dans plusieurs, et nous aurons encore l'exemple d'une loi qui déclare être criminel dans une province ce qui ne l'est pas dans une autre.

M. BOURASSA : Nous devons féliciter le Gouvernement d'avoir accepté les très sages amendements que le Sénat a apportés à cette loi. Je confesse qu'en différentes occasions j'ai parlé du Sénat en termes peu respectueux, mais je reconnais avec plaisir qu'en cette occasion il s'est montré digne de l'esprit de sa constitution; il s'est fait le défenseur des droits des provinces. Il aurait été préférable que la Chambre, qui est cen-

M. R. L. BORDEN.

sée représenter le peuple, connaît elle-même les devoirs qu'elle lui doit et qu'elle doit à la Constitution dont elle est le premier gardien; mais, il n'est jamais trop tard pour se repentir et, puisque le Gouvernement a décidé d'accepter les amendements que le Sénat a faits pour marquer ce projet de loi au coin du respect de l'autonomie provinciale, je ne puis que le féliciter et accepter ces amendements, principalement celui-ci, avec beaucoup de plaisir.

Je ne partage pas entièrement l'opinion du chef de l'opposition quant à l'application de cette disposition aux infractions graves seulement. Car, à mon sens, comme le dit très sagement l'honorable premier ministre, si l'on se prévaut de cette loi, ce sera aussi bien contre les infractions graves que contre les infractions légères, contre l'individu que contre la corporation, et je crois que le procureur général doit avoir le droit d'accorder sa protection au fort comme au faible qui est attaqué en vertu de cette loi. J'admets cependant que le Sénat a été un peu plus loin que je ne l'aurais fait moi-même. J'ai proposé et j'aurais été satisfait de laisser la mise en vigueur de la loi à la législature, mais maintenant l'exécution de la loi est confiée au procureur général de chaque province.

M. AYLESWORTH : L'exécution de la loi seulement.

M. BOURASSA : C'est la même chose, car la mise en vigueur de la loi est le paiement de l'amende et si l'amende n'est pas payée, la loi n'est pas mise en vigueur. Je diffère d'opinion avec l'honorable député d'York-sud (M. Maclean). Il dit que la province de Québec recevra cette loi avec mécontentement. Je ne crois pas que le mécontentement sera aussi prononcé qu'il l'aurait été si la loi n'eût pas été modifiée comme elle l'est. Je crois que la population de la province de Québec dira de cette loi ce que certains Américains disaient des Indiens. Le dicton était qu'on est sûrété contre l'Indien quand il est mort. Je crois que la population de la province de Québec dira de cette loi qu'elle ne saura lui faire de tort parcequ'elle sera lettre morte.

M. SPROULE : Vu les difficultés qu'a soulevées la loi du travail des étrangers, je ne puis m'empêcher de croire que cet amendement rendra la présente loi de nul effet. Je sais bien que dans les villages éloignés où la loi sera violée, l'infraction sera laissée impunie plutôt que de chercher d'obtenir l'autorisation de poursuivre du procureur général.

Lorsque le premier ministre a établi un parallèle entre la loi sur les étrangers et la loi du dimanche, il a oublié que la raison de l'insertion de cette disposition dans la loi du travail des étrangers est le maintien des bonnes relations internationales, c'est-à-dire la prévention des poursuites à moins qu'elles ne soient bien motivées. Ce projet de

loi n'appartient pas à cet ordre de législation, et je crois qu'avec cet amendement la loi n'aura aucun effet.

Sir WILFRID LAURIER : Et la loi des chemins de fer ?

M. SPROULE : C'est la première fois que j'entends parler de cela. Je suppose toutefois que dans ce cas il s'agit de fortes peines et alors je pourrais expliquer la raison d'être de cette disposition.

Sir WILFRID LAURIER : La loi des chemins de fer, article 300, déclare :

Lorsque la peine édictée pour toute infraction aux dispositions du présent acte est une amende de \$100 ou moins, avec ou sans emprisonnement, cette amende peut être, sauf dérogation par le présent acte, être imposée et recouvrée sur conviction par voie sommaire devant un juge de paix ; et quand la peine édictée est une amende de plus de \$100 et de \$500, cette amende peut, sauf la même restriction, être imposée et recouvrée, sur conviction par voie sommaire, devant deux juges de paix ou plus, ou devant un magistrat de police, un magistrat stipendiaire ou autre personne revêtue du pouvoir ou de l'autorité de deux juges de paix ou plus.

Et le paragraphe 3 de cet article statue :

Nul poursuite en recouvrement de quelque amende édictée par le présent acte, et dont le résultat pourrait être l'imposition d'une amende de plus de \$100, ne sera intentée contre la compagnie sans l'obtention préalable de l'autorisation de la commission.

Le principe y est clairement admis.

M. SPROULE : Je suis sûr que les compagnies ont fait un fort travail de coulisse pour faire insérer cette disposition dans la loi, qui les protège ; mais je ne suis pas si sûr qu'elle protège le public.

M. R. L. BORDEN : Cette disposition de la loi des chemins de fer s'applique seulement aux corporations qui exercent en réalité des fonctions publiques—cause de ce suprême intérêt public que le Parlement a cru devoir, dans sa sagesse, restreindre aux poursuites entraînant une amende au maximum de \$100 contre les compagnies, toute poursuite autorisée par la commission. Mais la loi ordinaire relative aux délits punissables par décision de la justice sommaire n'est pas de cette nature. La loi ordinaire stipule que toute personne peut porter une plainte et intenter une poursuite pour une contravention punissable par l'une ou par l'autre. Pourquoi se départir de cette règle dans ce cas ? Si on admet franchement, comme l'honorable député de Labelle (M. Bourassa), que je n'ai jamais vu si gai depuis que ce projet est en discussion au Parlement, si on admet franchement que ce n'est pas l'intention d'appliquer la loi, alors je saisis l'importance de cette disposition. L'honorable député de Labelle (M. Bourassa) dit avec beaucoup de vérité, et je partage son opinion, que cette disposition frappe cette loi d'inefficacité, parce qu'elle met prati-

quement de côté les procédures ordinaires de la justice sommaire. La prétendue analogie entre la loi des aubains, la loi des chemins de fer et le projet de loi à l'étude ne tient pas debout. Dans le premier cas, une grave question de politique internationale était en jeu ; il s'agissait de sauvegarder les relations amicales entre deux pays ; dans le deuxième cas, la raison est que les chemins de fer exploitent les grandes voies nationales. Aucune de ces considérations n'offre de rapprochements avec le bill qui est d'application journalière et presque domestique et qui entraîne des amendes nominales de \$1. A mon avis, comme le dit l'honorable député de Labelle, cet amendement rend la loi inutile.

M. MACDONALD : Je ferai remarquer que le raisonnement du chef de l'opposition aussi bien que celui de l'honorable député de Labelle n'a de valeur qu'à la condition que tous les procureurs généraux du Canada fouleront aux pieds leur serment et refuseront de faire leur devoir quand un cas punissable leur sera soumis. L'argument qui s'applique à l'intervention du procureur général relativement à la peine, d'après la loi des chemins de fer, s'applique également au présent cas, car plusieurs articles de ce projet de loi intéressent les compagnies de transport et de chemins de fer. La Chambre ne devrait pas croire qu'une personne qui parvient au rang de procureur général d'une des provinces du Canada oublierait son devoir au point de fermer les yeux sur une plainte légitime qui lui serait soumise régulièrement.

M. BRODEUR : Le chef de l'opposition se scandalise à la vue de cette disposition dans le projet de loi. Il verra cependant dans le code criminel que toutes les amendes recouvrées sur condamnation par voie sommaire, sont versées au trésor des provinces—dans la province de Québec, du moins—je ne suis pas aussi sûr pour les autres. Mais le procureur général de la province de Québec a le droit de remettre l'amende. Supposons que l'amende a été imposée et recouvrée et que le procureur général en fasse remise ; l'effet est le même dans les deux cas. Je crois que l'amendement du Sénat s'impose, car il empêchera beaucoup de chantage dont nous étions menacés par le projet de loi tel qu'adopté par la Chambre. Il est dans l'intérêt du public de rendre autant que possible cette loi exécutoire.

M. R. L. BORDEN : Pourquoi ne pas l'appliquer à toutes les infractions punissables par justice sommaire ?

M. BRODEUR : Je crois que c'est l'article 106 qui prévoit le paiement de l'amende pour certaines infractions au procureur général lui-même ; ainsi le procureur général ou le trésorier provincial a le droit de remettre l'amende, il peut être également consulté sur le mode de procédure à suivre.

M. R. L. BORDEN : Si je comprends bien, les amendes recouvrées après condamnation par voie sommaire sont versées, dans la province de Québec, entre les mains du procureur général ?

M. BRODEUR : Oui.

M. R. L. BORDEN : Alors pour être logique, le ministre de la Marine et des Pêcheries devrait vouloir l'application de cette loi à toutes les infractions punissables sur condamnation par voie sommaire. Le même argument s'applique.

M. AYLESWORTH : Il est manifeste que dans la grande majorité des cas de condamnation par voie sommaire, quelqu'un subit un tort et ce n'est pas le public qui en souffre, mais les personnes principalement.

M. W. F. MACLEAN : Le raisonnement du ministre de la Marine et des Pêcheries se résume à dire que le procureur général de la province de Québec ne mettra probablement pas la loi en vigueur, mais que s'il le fait, il fera remise des amendes.

(L'amendement est adopté.)

M. AYLESWORTH : Le seul amendement qui reste est dans le même article, et dit 60 jours au lieu de 30 jours de prescription. Je propose que l'amendement soit accepté.

M. R. L. BORDEN : C'est, je suppose, pour donner le temps au plaignant de communiquer avec le procureur général. Il n'est pas prévu dans la loi au cas où le procureur général sera parti à la pêche ou en Europe.

Sir WILFRID LAURIER : Son substitut sera là.

(L'amendement est adopté.)

M. AYLESWORTH : Je propose que l'amendement du Sénat changeant le nom de la loi du "Lord's Day" (jour du Seigneur) en celui "du dimanche" ne soit pas accepté, pour les raisons que j'ai données. J'espère qu'on m'a compris. Mon intention était, et je suppose que la Chambre m'a compris, de proposer que le mot "dimanche" soit changé pour les mots "Lord's Day" (jour du Seigneur) partout où il se rencontre dans la loi afin que le projet de loi soit remis sous ce rapport en l'état où il était quand il a quitté les Communes.

(L'amendement n'est pas adopté.)

DEFICITS DU CABLE TRANSPACIFIQUE.

L'honorable M. W. S. FIELDING (ministre des Finances) : L'honorable député de Toronto-nord (M. Foster) m'a demandé, au cours de la discussion des subsides, hier, de lui donner des renseignements sur les excédents de dépenses du câble transpacifique. L'honorable député n'est pas à son siège,

M. BRODEUR.

mais je vais lire mes chiffres pour qu'ils soient consignés au hansard :

Pendant l'exercice expiré le 31 mars 1904 :			
Déficit	£87,751	4	5
Remboursable par les colonies.	63,375	17	8
Pendant l'exercice expiré le 31 mars 1905 :			
Déficit	£75,849	18	6
Remboursable par les colonies.	54,780	10	0
La proportion remboursable par les colonies a été perçue ainsi :			
L'Australie, 6-18. . .	£29,250	8	2
	1904.	£25,283	6
	1905.		
Le Canada, 5-18. . .	24,375	6	9
La N.-Zélande, 3-18. .	9,750	2	9
		8,427	15
		£63,375	17
		8	£54,780
		10	0

Sur proposition de sir Wilfr'd Laurier, la séance est levée à dix heures et demi du soir.

CHAMBRE DES COMMUNES.

Jeudi, 12 juillet 1906.

M. L'ORATEUR ouvre la séance à onze heures.

QUESTION.

UNIFORMES POUR LE 80e REGIMENT DE NICOLET.

M. LOUIS LAVERGNE, par M. Marcell, demande :

1. Est-il à la connaissance du ministre de la Milice et de la Défense que l' "Ordnance Corps" n'a pas jugé à propos d'envoyer au 80e régiment de Nicolet, à temps pour les dernières manœuvres, les uniformes nouveaux qui lui avaient été demandés par l'officier commandant du régiment le 9 janvier dernier, ladite demande ayant été accordée ?

2. Qui est responsable de l'ordre de "renvoyer aux magasins" les vieux uniformes au mois de juin dernier ?

3. Pourquoi n'a-t-on pas renvoyé de nouveaux uniformes et fourniments pour prendre la place de ceux que l'on ordonnait de "renvoyer" ?

Sir FREDERICK BORDEN : Réponses aux paragraphes 1 et 3 : Je suis informé qu'il a été expédié des uniformes au 80ième régiment, en 1905, et que, par conséquent, il n'en sera pas envoyé d'autres avant 1908.

Réponse au deuxième paragraphe : J'ai fait adresser une demande au commandant du district de Québec, et je n'ai pas encore reçu de réponse.

AMELIORATION DU SERVICE POSTAL A COPPER-CLIFF.

M. BOYCE : Je désire, avant qu'on appelle l'ordre du jour, signaler au directeur général des Postes, l'état de choses qui règne au bureau de poste de Copper-Cliff; et lui demander pourquoi on ne s'est pas occupé des plaintes sérieuses qui ont été faites par cinq cents habitants de cette ville, contre le receveur de la poste, parce qu'il

négligeait ses devoirs et aussi parce que le bureau de poste était dans un état insalubre. Des renseignements que j'ai reçus ce matin, il appert que le 8 mars une requête, signée par plus de cinq cents habitants de Copper-Cliff, fut adressée au directeur général des Postes pour appeler son attention sur l'insuffisance du service et sur l'état d'insalubrité du bureau de poste. On n'a rien fait, et la population de Copper-Cliff est très mécontente de ne pouvoir obtenir un service postal convenable. Moi-même, j'ai eu occasion de me plaindre et de réitérer ma plainte au sujet de l'inefficacité du service postal de cette ville. Le receveur de la poste, un de ceux qu'on a accusés de corruption au sujet de la fameuse excursion du "Minnie M.", a été choisi comme receveur de la poste de cette localité-là, et j'apprends que c'est un banqueroutier et qu'il a négligé ses devoirs au point d'être absent à Cobalt la plupart du temps depuis deux ans. Cela seul devrait donner raison à l'honorable ministre de prendre une décision. Les requérants désirent que cet employé soit destitué et qu'on leur donne un meilleur service postal.

L'honorable ROD. LEMIEUX : C'est la première fois que j'entends parler de l'état de choses qui, d'après l'honorable député, règne au bureau de poste de Copper-Cliff. Je puis assurer à mon honorable ami que, sitôt la session terminée, je vais m'occuper de cette affaire et voir à ce que justice soit rendue.

BUREAU DE POSTE DE SAINT-JEAN.

M. DANIEL : J'appellerai l'attention du directeur général des Postes sur une question à peu près semblable, au sujet du bureau de poste de Saint-Jean. Ce bureau est trop petit, les employés y sont entassés les uns sur les autres et n'ont réellement pas assez d'espace à leur disposition pour faire leur ouvrage comme il conviendrait. J'ai entendu dire que le département désirait augmenter les commodités de cet édifice. Peut-être le directeur général des Postes aura-t-il la bonté de nous dire si cette ruine est fondée ?

M. LEMIEUX : Je crois que nous avons reçu depuis peu un rapport de notre inspecteur. À tout événement, je vais étudier le cas avec soin, et je donnerai une réponse à mon honorable ami.

IMMIGRANTS DU ROYAUME-UNI—ALLEGATION DE FAUSSES REPRESENTATIONS.

Sir WILFRID LAURIER : Le programme étant épuisé, je propose, à la demande des honorables députés de Toronto-sud et de Nanaïmo, que ce qui est inscrit sous le n° 8 des bills et des ordres publics soit appelé.

La motion est adoptée, et l'ordre est lu par M. le Greffier :

Suite des délibérations sur la motion de M. Smith (Nanaïmo) à l'effet qu'il soit résolu : Que, considérant que pendant ces dernières années, nombre de personnes ont été encouragées à émigrer, ou dissuadées d'émigrer de la Grande-Bretagne et de l'Irlande en Canada par suite de fausses données disséminées dans le Royaume-Uni sur les conditions du travail en Canada :

Et considérant que par la passage d'un acte concernant la dissémination de fausses données ayant pour objet de pousser à l'immigration en Canada ou de l'entraver (4-5 Édouard VII, chap. 16), ce Parlement a déclaré qu'une législation à l'effet d'empêcher ces fausses données est nécessaire et désirable ;

Et considérant qu'il appert que le but du Parlement en passant l'acte ci-dessus serait aidé par l'adoption d'une loi semblable par le Parlement de la Grande-Bretagne ;

Il est résolu : Que le Parlement du Canada estime qu'il serait dans l'intérêt des sujets britanniques, tant dans le Royaume-Uni qu'au Canada, qu'une telle législation fût prise en favorable considération par le parlement britannique ;

Que cette résolution soit adressée au très honorable Secrétaire d'Etat pour les colonies afin que les conseillers de Sa Majesté adoptent telles mesures qu'ils jugeront opportunes dans les circonstances.

Sir WILFRID LAURIER : La motion dont je viens de proposer la lecture a déjà fait le sujet d'un débat assez considérable, dans une couple de circonstances. Elle est conforme à ce que le Gouvernement a déjà fait. J'avais promis à ces deux messieurs qu'ils auraient l'occasion de reprendre l'étude de cette motion et de la faire adopter. Je propose qu'elle soit maintenant adoptée.

M. R. L. BORDEN : Je regrette que le premier ministre n'ait pas agi plus tôt, car, je le sais, l'honorable député de Toronto-sud était très désireux d'adresser la parole au sujet de cette motion. Il vient de partir pour Toronto, mais s'il avait eu la moindre idée que cette motion serait appelée de nouveau, il serait demeuré ici, jen suis sûr.

(La motion est adoptée.)

PROROGATION.

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

Ottawa, 12 juillet 1906.

Monsieur,—J'ai l'honneur de vous informer que Son Excellence le Gouverneur général se rendra à la salle des séances du Sénat, jeudi, le 12 courant, à 3 heures de l'après-midi, pour proroger la session du Parlement fédéral.

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

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

A l'honorable Orateur
de la Chambre des communes, Ottawa.

MODIFICATIONS DU BILL RELATIF AU SÉNAT ET A LA CHAMBRE DES COMMUNES.

La Chambre aborde l'étude des amendements fait par le Sénat au bill (n° 10), ayant pour objet de modifier la loi relative au Sénat et à la Chambre des communes.

L'honorable A. B. AYLESWORTH : Je propose la deuxième lecture et l'adoption des amendements. Ils ont tout simplement rapport aux peines prescrites par le bill pour toute offense commise en violation de ses dispositions. Lorsque ce bill a été envoyé au Sénat il y était stipulé que tout membre du Sénat ou de la Chambre des communes ayant reçu un honoraire dans des circonstances défendues par le bill, serait passible d'amende et privé, durant cinq ans à compter de la condamnation, du droit d'être membre du Sénat ou de la Chambre des communes. Le Sénat a modifié cette disposition en décrétant que la seule punition, pour les sénateurs, serait l'amende. Il a fixé le quantum de l'amende, quant aux sénateurs, de \$1,000 ou moins, à \$4,000 au plus, et il a laissé la disposition telle quelle pour ce qui est de la Chambre des communes. Je comprends qu'on a fait cette modification parce que l'article, tel qu'il se lisait, constituait un empiètement sur les dispositions de l'acte de l'Amérique Britannique du Nord, parce qu'il n'était pas possible de priver directement un sénateur de ses droits politiques.

M. R. L. BORDEN : Je serais porté à croire que la raison de cette modification faite par le Sénat est bien fondée en droit constitutionnel. L'article 29 de l'acte de l'Amérique Britannique du Nord dit qu'un sénateur sera nommé à vie, sauf les dispositions de cet acte, c'est-à-dire l'acte de l'Amérique Britannique du Nord. L'article 31 de ce même acte déclare que la position de sénateur deviendra vacante pour certaines raisons et il en énumère à peu près six. Il paraît pour le moins douteux, et il me paraît, à moi, fort douteux que ce Parlement puisse créer une autre raison ou d'autres raisons pour laquelle ou pour lesquelles on serait privé de ses droits politiques. Par conséquent, je suis d'avis que nous devrions approuver l'amendement fait par le Sénat.

M. AYLESWORTH : Je ne doute pas que ce Parlement eût pu obtenir le même résultat au moyen d'un mot additionnel. Nous avons dit dans ce bill qu'un membre convaincu de l'offense en question serait privé de ses droits politiques. Si nous avions dit plutôt qu'une offense commise sous l'empire de cette loi serait un crime, alors un sénateur aurait pu être privé de ses droits politiques, d'après l'acte de l'Amérique Britannique du Nord.

M. L'ORATEUR.

MANDAT POUR ELECTIONS PARTIELLES.

Sir WILFRID LAURIER : Comme nous n'avons plus rien à faire pour le moment, je demanderai que la séance soit suspendue jusqu'à trois heures moins quart de l'après-midi. Nous espérons achever alors l'expédition de la besogne de façon à ce que la prorogation puisse avoir lieu demain.

M. R. L. BORDEN : Je demanderai au premier ministre s'il peut nous dire à quelle date auront lieu les élections partielles au sujet desquelles monsieur l'Orateur a émis ses mandats.

Sir WILFRID LAURIER : Je n'ai pas songé à cela du tout.

M. R. L. BORDEN : Peut-être le premier ministre pourrait-il y songer d'ici à la reprise de la séance et nous en dire un mot ?

Sir WILFRID LAURIER : C'est possible.

A onze heures et demie la séance du comité est suspendue, et la séance de la Chambre est reprise à deux heures et quarante-cinq minutes.

BILL RELATIF A L'OBSERVANCE DU DIMANCHE.

M. L'ORATEUR : J'ai l'honneur d'informer la Chambre que j'ai reçu du Sénat un message disant que le Sénat n'insiste pas sur le premier, le cinquième, le sixième, le neuvième, le quatorzième, le vingt-troisième, le vingt-quatrième et le vingt-unième amendements faits au bill (n° 12), concernant le dimanche, amendements que la Chambre des communes a désapprouvés ; et que le Sénat n'insiste pas non plus sur son deuxième amendement, mais consent à ce qu'il soit modifié.

M. AYLESWORTH : Je propose que cette Chambre approuve l'amendement du Sénat et que la définition donnée dans le paragraphe (g) soit modifiée en conséquence par l'insertion des mots " aucune charte de municipalité ".

(La motion est adoptée.)

(L'amendement est lu une deuxième fois et adopté.)

M. AYLESWORTH : Je propose :

Qu'un message soit envoyé au Sénat informant cette honorable Chambre que la Chambre des communes a approuvé ledit amendement.

(La motion est adoptée.)

Sir WILFRID LAURIER : Je propose que la séance soit levée.

M. HENDERSON : Le très honorable premier ministre pourrait-il nous dire pourquoi la prorogation est retardée et quand nous pouvons nous attendre à être dispensés de notre présence ici ?

Sir WILFRID LAURIER : La cause du retard est que le Sénat n'a pas encore achevé d'expédition la besogne dont il a eu à s'occuper. Nous espérons qu'il aura fini cet après-midi et que la prorogation pourra avoir lieu à midi ; quoique je n'en sois pas bien certain.

(La motion est adoptée et la séance est levée à trois heures.)

CHAMBRE DES COMMUNES.

Vendredi, le 13 juillet 1906.

PROROGATION.

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

Ottawa, vendredi, 13 juillet 1906.

Monsieur,—J'ai l'honneur de vous informer que Son Excellence le Gouverneur général se rendra à la salle des séances du Sénat, vendredi, le 13 courant, à midi, pour proroger la session du Parlement fédéral.

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

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

A l'honorable Orateur
de la Chambre des communes, Ottawa.

Sir WILFRID LAURIER : Monsieur l'Orateur, j'ai une proposition à faire. Elle sera approuvée, je l'espère, par mon honorable ami le député de Trois-Rivières, qui, je le vois, occupe maintenant le siège du chef de l'opposition. Il n'y a plus rien devant nous, et Son Excellence devant proroger la Chambre à midi, je propose que nous suspendions la séance jusqu'à midi moins cinq minutes.

M. BUREAU : Cette proposition a mon entière approbation.

La séance, suspendue à onze heures et dix minutes, est reprise à onze heures et cinquante-cinq minutes.

PROROGATION.

Message de Son Excellence le Gouverneur général communiqué par l'huissier de la verge noire.

Monsieur l'Orateur :

Son Excellence le Gouverneur général requiert la présence immédiate de votre honorable Chambre dans la salle des séances du Sénat.

En conséquence, Monsieur l'Orateur, suivi des membres de la Chambre, se rend dans la salle des séances du Sénat.

DANS LA SALLE DU SENAT.

Il plaît à Son Excellence de promulguer, au nom de Sa Majesté, les bills suivants :

Acte constituant en corporation la "Canadian-Minnesota Bridge Company".

Acte concernant la compagnie de chemin de fer de Manitoulin et de la Rive-Nord.

Acte concernant l'"Ontario Northern and Timagami Railway Company".

Acte concernant la compagnie du chemin de fer Huron et Ontario.

Acte concernant la compagnie dite "The Niagara, St. Catharines and Toronto Railway Company".

Acte constituant en corporation la compagnie dite "Hamilton, Waterloo and Guelph Railway Company".

Acte pour faire droit à Mary Emeline Preston.

Acte concernant la banque dite "The Pacific Bank of Canada" et à l'effet d'en changer le nom en celui de "United Empire Bank of Canada".

Acte concernant la compagnie du chemin de fer de Vancouver, Westminster et Yukon.

Acte constituant en corporation la compagnie dite "Quebec, Montreal and Southern Railway Company".

Acte concernant la compagnie du chemin de fer Central d'Algoma à la baie d'Hudson.

Acte concernant la compagnie de prêt et de placement Britannique-Canadienne (à responsabilité limitée).

Acte concernant la compagnie dite "The Alberta Railway and Irrigation Company".

Acte constituant en corporation la "Toronto Terminals Railway Company".

Acte modifiant l'Acte des marques des fruits, de 1901.

Acte concernant les commissaires du havre de Québec.

Acte constituant en corporation la "Western Trust Company".

Acte à l'effet de modifier l'Acte concernant le système monétaire.

Acte constituant en corporation la compagnie dite "Grand Trunk Pacific Telegraph Company".

Acte constituant en corporation la compagnie dite "Windsor, Chatham and London Railway Company".

Acte constituant en corporation la compagnie dite "Fort-William Terminal Railway and Bridge Company".

Acte concernant la "Standard Trusts Company".

Acte concernant le "Queen's College" de Kingston.

Acte concernant certain brevet de Franklin Montgomery Gray.

Acte concernant la "Central Railway Company of Canada".

Acte modifiant l'Acte d'interprétation.

Acte modifiant l'Acte des sauvages.

Acte concernant l'exercice financier.

Acte concernant la banque dite "Monarch Bank of Canada".

Acte pour faire droit à William Napoléon Vaughan.

Acte pour faire droit à Eileen Mary Mackintosh.

Acte pour faire droit à Asenath Ramsay.

Acte pour faire droit à Jane Frances Fields.

Acte pour faire droit à James Allen.

Acte pour faire droit à Frederick William Wight.

Acte modifiant l'Acte des pensions de la milice, de 1901.

Acte modifiant l'Acte de la milice.

Acte concernant les chemins et les réserves pour chemins dans les provinces de la Saskatchewan et d'Alberta.

Acte constituant en corporation la compagnie dite "The Fording Valley Railway Company".

Acte concernant la Banque provinciale du Canada.

Acte constituant en corporation la compagnie dite "Pacific Marine Insurance Company".

Acte pour faire droit à Muriel Violet Spencer.

Acte concernant la compagnie du pont de la rivière Sainte-Marie.

Acte concernant l'"Empire Trust Company" et à l'effet de changer son nom en celui de "Dominion Trust Company".

Acte constituant en corporation la compagnie dite "Cobalt Range Railway Company".

Acte concernant la compagnie du canal de Montréal à Ottawa à la baie Georgienne.

Acte constituant en corporation la compagnie dite "Sterling Life Insurance Company".

Acte concernant la cour d'appel du Manitoba.

Acte concernant la compagnie canadienne de Téléphone Bell.

Acte concernant la compagnie dite "The Southern Central Pacific Railway Company".

Acte modifiant l'Acte de l'inspection des grains.

Acte modifiant l'Acte des grains du Manitoba, 1900.

Acte concernant la maison Revillon Brothers, à responsabilité limitée.

Acte concernant la compagnie d'assurance Mutuelle contre le feu des comtés de Rimouski, Témiscouata et Kamouraska, et à l'effet de changer son nom en celui de La Compagnie d'assurance contre l'incendie, de Rimouski.

Acte constituant en corporation la compagnie dite "Anglo-Canadian Insurance Company".

Acte concernant la compagnie dite "Northern Commercial Telegraph Company", à responsabilité limitée.

Acte concernant la "Windsor, Essex and Lake Shore Rapid Railway Company".

Acte constituant en corporation la compagnie dite "Hillcrest Railway, Coal and Coke Company".

Acte constituant en corporation la compagnie dite "Burke's Falls and French River Railway Company".

Acte pour faire droit à William Edward Ogden.

Acte concernant certaines réserves forestières.

Acte concernant la compagnie du chemin de fer de la Grande-Vallée.

Acte concernant les pénitenciers.

Acte concernant la compagnie dite "The Pacific and Atlantic Railway Company".

Acte constituant en corporation la compagnie dite "The General Accident Assurance Company of Canada".

Acte constituant en corporation la banque dite "The Chartered Bank of London and Canada".

Acte concernant l'usure.

Acte constituant en corporation la compagnie dite "Grand Trunk Pacific Branch Lines Company".

Acte pour faire droit à Nettie M. Bulmer.

Acte constituant en corporation la "Sovereign Trust Company".

Acte concernant la banque dite "The Royal Bank of Canada".

Acte modifiant l'Acte du chemin de fer National Transcontinental.

Acte pourvoyant à des nouvelles avances aux "Commissaires du havre de Montréal".

Acte modifiant l'Acte des pêcheries.

Acte concernant certaines compagnies de prêts.

Acte autorisant des subventions à l'effet d'aider à la construction des lignes de chemins de fer qui y sont mentionnées.

Acte concernant l'immigration et les immigrants.

Acte modifiant l'Acte concernant la sûreté des navires et les mesures à prendre pour prévenir les accidents à bord.

Acte concernant la cour suprême de judicature de la province du Nouveau-Brunswick.

Acte constituant en corporation la compagnie dite "Twelve Mile Power Company", à responsabilité limitée.

Acte concernant la compagnie dite "The Manitoba and Keewatin Railway Company".

Acte concernant la compagnie dite "North-west Commercial Travellers' Association of Canada".

Acte constituant en corporation la compagnie dite "Prince Albert and North Saskatchewan Railway Company".

Acte constituant en corporation la "Trans-Niagara Bridge Company".

Acte constituant en corporation l'"United Empire Life Insurance Company".

Acte constituant en corporation la compagnie dite "Temagami, Cobalt and Temiscaming Railway Company".

Acte concernant la vente et la marque des objets fabriqués en or et en argent.

Acte modifiant l'Acte concernant le Sénat et la Chambre des communes.

Acte concernant l'exploitation des placers dans le territoire du Yukon.

Acte modifiant de nouveau le Code criminel, 1892.

Acte modifiant le Code criminel, 1892, en ce qui concerne les loteries.

Acte modifiant l'Acte des chemins de fer, 1903.

Acte concernant l'observance du dimanche.

Acte à l'effet de modifier l'Acte concernant le Sénat et la Chambre des communes.

Acte abrogeant l'Acte créant des pensions pour certains membres du Conseil privé.

A ces bills la sanction royale a été donnée par le greffier du Sénat dans les termes suivants :

Au nom de Sa Majesté, Son Excellence le Gouverneur général sanctionne ces bills.

Alors l'honorable Orateur de la Chambre des communes a adressé la parole à Son Excellence le Gouverneur général comme suit :

Qu'il plaise à Votre Excellence :

Les Communes du Canada ont voté certains subsides nécessaires pour permettre au gouvernement de faire face aux dépenses du service public.

Au nom des Communes je présente à Votre Excellence le bill suivant :

Acte accordant à Sa Majesté certains crédits nécessaires au service public pour les exercices expirant respectivement le 30 juin 1906 et le 31 mars 1907.

que je prie humblement Votre Excellence de sanctionner.

A ce bill la sanction royale a été donnée par le greffier du Sénat, par ordre de Son Excellence, dans les termes suivants :

Au nom de Sa Majesté, Son Excellence le Gouverneur général remercie ses loyaux sujets, accepte leur bienveillance et sanctionne ce bill.

Après quoi il a plu à Son Excellence le Gouverneur général de clore la deuxième session du dixième Parlement par le discours suivant :

Honorables Messieurs du Sénat :

Messieurs de la Chambre des communes :

En vous dispensant de prolonger votre présence au Parlement je désire vous remercier du soin et de l'assiduité dont vous avez fait preuve dans l'accomplissement de vos laborieux et difficiles devoirs.

Votre invitation à Sa Majesté le roi, le priant de visiter cette partie-ci de ses possessions, a été régulièrement adressée au palais de Buckingham. Qu'une réponse favorable de Sa Majesté à cette invitation soit de nature à provoquer une grande réjouissance au Canada, c'est ce que tendent à démontrer plusieurs

adresses semblables qui ont été adoptées dans les différentes provinces, cités et villes, et qui expriment toutes l'espoir que Sa Majesté pourra nous honorer d'une autre visite.

Il est très satisfaisant de constater que le Canada continue de jouir d'une prospérité dont l'histoire des nations offre peu d'exemples. Le chiffre des exportations et des importations pour l'année qui vient d'expirer dépasse celui de tout exercice précédent. Le revenu accuse aussi une augmentation remarquable, les recettes imputables sur le fonds consolidé ayant doublé pendant la dernière période décennale. Le grand nombre de bills d'intérêt privé qui ont reçu votre approbation et qui avaient pour objet de constituer en corporations des compagnies de chemins de fer et d'autres compagnies industrielles, fournit une nouvelle preuve de la prospérité générale qui règne au Canada.

Le nombre d'immigrants cherchant à s'établir dans les provinces de l'ouest continue toujours d'augmenter, et vu les conditions favorables qui existent dans l'Alberta et la Saskatchewan, les terres vacantes de ces deux provinces s'enlèvent rapidement.

Plusieurs actes de grande utilité publique ont été ajoutés aux lois pendant la session qui touche maintenant à sa fin. Je suis heureux de remarquer parmi ces actes :

Un acte ayant pour objet de mieux faire observer le dimanche ;

Un acte tendant à restreindre l'usure ;

Un acte tendant à mieux régler la marque des fruits ;

Un acte exigeant que certains articles qui contiennent une certaine proportion d'or et d'argent ne soient pas exposés en vente sans avoir été honnêtement poinçonnés ;

Un acte concernant les immigrants et l'immigration et contenant, entre autres dispositions, celle qui permet aux autorités de renvoyer les sujets peu désirables.

Il est fort à espérer que l'exemple que vous avez donné en adoptant le projet de loi par lequel on demandait à mettre de côté de grandes étendues de terrain pour en faire des réserves forestières, soit suivi par les législatures provinciales ayant juridiction sur le domaine public situé dans leurs limites ; qu'il soit établi un mode de reboisement dans toutes les parties du Canada et que nous puissions conserver ainsi à nos rivières et à nos précieux pouvoirs hydrauliques un volume d'eau uniforme.

Vu le grand nombre d'actes importants adoptés et d'amendements faits aux lois existantes pendant cette session, il a été jugé à propos de retarder la publication des volumes des

statuts refondus, afin d'y incorporer la récente législation.

Messieurs de la Chambre des communes :

Je vous remercie, au nom de Sa Majesté, des subsides que vous avez si libéralement votés.

Honorables Messieurs du Sénat :

Messieurs de la Chambre des communes :

Copie de la convention concernant les relations commerciales entre le Japon et le Canada vient d'être reçue. Le traité a été dûment ratifié et les ratifications échangées, ce qui donnera des avantages considérables au commerce du Canada avec le Japon.

Je demande maintenant à exprimer l'espoir que, de retour dans vos foyers, vous puissiez constater que la prochaine récolte va être abondante et va assurer ainsi à tout le Canada une autre année de prospérité.

L'Orateur du Sénat alors dit :

Honorables Messieurs du Sénat :

Messieurs de la Chambre des communes :

C'est le plaisir de Son Excellence le Gouverneur général que ce parlement soit prorogé jusqu'à mardi, le vingt-unième jour d'août prochain pour être tenu en ce lieu, et ce parlement est, en conséquence, prorogé jusqu'à mardi, le vingt-unième jour d'août prochain.

INDEX

DEUXIÈME SESSION — DIXIÈME PARLEMENT

ABRÉVIATIONS

(adop.)—adoption ou adopté; (communic.)—communication; (déc.)—décision; (doc.)—documents; (explic.)—explication; (I.P.-E.)—Île du Prince-Edouard; (int.)—interpellation; (Man.)—Manitoba; (mot.)—motion; (N.-B.)—Nouveau-Brunswick; (N.-E.)—Nouvelle-Ecosse; (observ.)—observations; (Ont.)—Ontario; (1ère l.)—première lecture; (2e l.)—deuxième lecture; (3e l.)—troisième lecture; (Q.)—Québec; (rapp.)—rapport; (rep.)—réponse; (sub.)—subsides, subvention ou crédit; (T.N.-O.)—Territoires du Nord-Ouest.

Adamson, A. J., *Humbolt.*

Compagnie dite "The Western Loan and Trust Company," bill (n° 35) la constituant en corporation, 1e l., 460; 2e l., 586; en comité, 3317 et suiv.; 3e l., 3523.

Minoterie du lac des Bois et de Kéwatin, bill (n° 111) y relatif, 1re l., 1629; 2e l., 1847; comité et 3e l., 3264.

Terres fédérales : concédées aux chemins de fer, obligation d'en compléter le choix, (débat sur mot. Roche) 1975; administration des terres fédérales, (débat sur observ. Ames) 3234 et suiv.; administration et vente, mot. Borden pour comité d'enquête, (débat) 4526.

Alcorn, George Oscar, *Prince-Edouard, Ont.*

Bouées à gaz : explosion à Kingston, indemnités, (sub.) 5012 et suiv.

Chemins de fer : bill (n° 9) modifiant la loi de 1903, 2e l., 846 et suiv.; bill (n° 62), idem, en comité, 2645, 2650 et suiv., 6351 et suiv., 7278.

Compagnie de la baie d'Hudson, réclamation des employés, (int.) 1622; demandes de terrains par les anciens employés, (débat sur mot. McCraney pour doc.) 3844.

Compagnies de messageries, bill (n° 82) y relatif, 1ère l., 1034, renvoi au comité, (observ.) 4645; 2e l., 4845.

Dimanche : bill (n° 12) concernant l'observance du dimanche, en comité : article 17, 6545, 6735; article 3, paragraphe "k", 6819, paragraphe "U," 6836.

Edifices publics fédéraux, (sub.) : service d'eau, 6955.

Explication sur un fait personnel par M. Foster, article de M. Cinq-Mars, comparaison de ce dernier, 5416.

Juges des cours provinciales, bill (n° 12), en comité, 5516.

McIntosh, Mary-Eileen, bill (n° 185) pour lui faire droit. (observ. sur mot. Northrup) 5578 et suiv.

Pénitenciers : bill (n° 176), en comité, 5523 et suiv., 5537 et suiv.

Pensions de certains membres du conseil privé, et indemnités des députés et sénateurs, bill (n° 18) y relatif, 2e l., 3052.

Réserves forestières, bill (n° 47) concernant l'établissement de, en comité, 2954.

Terres fédérales : terres concédées aux chemins de fer, obligation, pour les compagnies, d'en faire le choix, (int.) 588; vente de 250,000 acres à A. B. Davidson et ses associés, subséquemment "compagnie des terres de la Vallée de la Saskatchewan," (mot. pour doc.) 1622, 1624.

Ames, Herbert B., *Saint-Antoine, Montréal.*

Bouées à gaz : explosion à Kingston, indemnités, (sub.) 4997.

"Canadian Handicraft Guild," bill (n° 166) le constituant civilement, 1ère l., 3399; 2e l., 3524; comité et 3e l., 4051.

Canal de Cornwall : contrat pour halage des navires, (mot. pour doc.) 3359.

Canaux, (sub.) perception du revenu, 5484 et suiv.

Château-Richer : brise-lames, emporté, (int.) 4067; quayages depuis 1904, (int.) 4820.

Chemins de fer : bill (n° 62) modifiant la loi de 1903 y relative, en comité, 6364 et suiv. Chemin de fer Canadien du Nord, choix de terres (int.) 3834, 4068.

Chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique, embranchements, bill (n° 75), en comité, 5622.

Chemin de fer Transcontinental National, (sub.) étude du tracé et construction, 5242 et suiv.

Compagnie dite "North Atlantic Trading Company," primes à elle payées, du 1er juillet au 31 décembre 1905, (int.) 340, §6; immigrants amenés par elle, combien renvoyés, frais d'entretien, etc., (int.) 2513.

Dimanche : bill (n° 12) concernant l'observance du dimanche, en comité, 5795 et suiv., 5837 et suiv.; article 4, 5907 et suiv.; article 11, 6520 et suiv., amendement, 6537.

Documents : dépôt, retard, (débat sur int. Borden) 742, (int.) 2297.

Homesteads : délais accordés aux colons pour compléter inscriptions, (mot. pour doc.) 214, 1910; homesteads contre lesquels il a été fait rapport à cause de violation de la loi, (mot. pour doc.) 215.

Immigration : bill (n° 170) y relatif, en comité, 5332 et suiv.; 5363 et suiv.

Intercolonial : achats de charbon de la compagnie de Fundy, (int.) 3325; de la compagnie Strathcona, (int.) 3325; acquisition de terrains à Moncton (observ.), débat : 5963 et suiv.; 6001; proposition d'amendement, 5971, mise aux voix et rejetée, 6002.

Journaux anglais, annonces y publiées, (int.) 592.

Montréal : commission du port, bill (n° 124) y relatif, en comité, 2693 et suiv.

McLeod : R. A., inscription de homestead, (int.) 5638.

Ottawa : observatoire d'astronomie, pose de fils électriques, soumissions, (int.) 790; marché avec MM. Ahearn et Soper, (int.) 1923.

Parlement : éclairage électrique sur la terrasse, installation, coût, (int.) 1621.

Pâturage : bail (n° 2059) de H. P. Brown, (int.) 5311.

Ames, Herbert B.—*Suite.*

- Québec : travaux dans le port, entreprise accordée à MM. Doucet et Lemieux, (int.) 1429 ; pilotes, examen, (int.) 4067.
 Roy's-Creek, quai, (int.) 3000.
 Réserves forestières : bill (n° 47) concernant l'établissement de, en comité, 3425 et suiv., 3638, 3672.
 Rogersville : inspection des traverses à, (int.) 2794, inspection et achat, (mot. pour doc.) 3025.
 Terres fédérales : ventes pour fins d'irrigation, (mot. pour doc.) 215 ; transport de droits de propriété par compagnies de chemins de fer, (mot. pour doc.) 215 ; titres émis, y compris nombre d'acres, octrois en consultation, etc., (mot. pour doc.) 216, 1910, 2338 ; pâturage, baux pour plus de trois ans, (mot. pour doc.) 216 ; terres concédées aux chemins de fer, obligation d'en compléter le choix, (débat sur mot. Roche) 954 et suiv. ; vente de terre à M. Philip Parke, (int.) 1921 ; vente de terre à M. Claudius Scotney, (int.) 1922 ; titres de terres émis au Manitoba, dans l'Alberta et la Saskatchewan, (mot pour doc.) 3001, 3015 ; administration des terres fédérales, (observ.), débat, 3178 ; ventes de terres dans la Colombie-Anglaise, (int.) 4068 ; administration et vente des terres fédérales, (débat sur mot. Borden pour comité d'enquête) 4708 et suiv. ; ventes de terres dans la Colombie-Anglaise, (int.) 5895.
 Terres scolaires : combien vendues, (int.) 197, 198.
 Townships : manuel indicateur, publication, (int.) 601.
 Traverses de chemins de fer : achat au Nouveau-Brunswick, (int.) 2334.

Armstrong, Joseph E., *Lambton-est.*

- Affaires indiennes : nombre de fonctionnaires, chiffre de la population indienne, (int.) 1136.
 Annuaire statistique, (sub.) 7590 et suiv.
 Arboriculteurs : congrès, rapport, (int.) 5638.
 Archives, (sub.) 7583 ; services de M. Doughty, 7583.
 Bateaux à vapeur : inspection, (sub.) 3784.
 Beurre : peseur public à Montréal, (int.) 4816.
 Chemins de fer : bill (n° 8) modifiant loi de 1903, 2e l., 888 et suiv. ; bill (n° 62), idem, en comité, 7265.
 Chambre des communes : étude du rapport du comité chargé de remanier les règlements, (débat sur mot. Laurier) 7689.
 Commission géologique : appointements, (sub.) 425 et suiv.
 Compagnie verrière de Toledo, brevets, bill (n° 110) y relatif, en comité, 3832.
 Dépêches : expédiées et reçues par et de ports canadiens et américains, (int.) 204.
 Edifices publics : écroulement de la tour de l'ouest, (débat sur observ. Borden) 1320.
 Elevage, laitage, etc., (sub.) 7619 et suiv.
 Exportations : en Allemagne, de 1896 à 1905, (mot. pour doc.) 799.
 Fromage : peseur public à Montréal, (int.) 4816.
 Fruits : bill (n° 101) modifiant la loi de 1901 relative à la marque des colis de fruits, en comité, 2223, 2243 et suiv., 2612 et suiv.
 Grains, inspection, bill (n° 207), 2e l., 6042 et suiv.
 Hôpitaux de marine, (sub.) 3780.
 Immigrants : européens, billets de passage, destination, (int.) 4815, 5313.

Armstrong, Joseph E.—*Suite.*

- Indiens : de la Colombie-Anglaise, soins médicaux et médicaments, 1119 ; écoles de jour, 1126 ; Indiens du Yukon, fonds de secours et soins médicaux, 1253 et suiv. ; Indiens en général, inspection des agences et réserves, 1297 et suiv. ; Indiens du Yukon : nombre, écoles, agents, réserves, etc., (int.) 2335, (mot. Armstrong pour doc.) 3023 ; écoles indiennes, plaintes au sujet des études (int.) 3329 ; dépenses pour Indiens n'ayant pas de traités, (int.) 5129.
 Institut impérial de Londres, renouvellement des articles canadiens y exposés, (sub.) débat sur motion Paterson, 701 et suiv.
 Institut minier du Canada, (sub.) 6100.
 Intercolonial : situation financière, (débat sur observ. Emmerson) 307.
 Intérieur, (sub.) : divers, 6003 et suiv.
 Levés hydrographiques, (sub.) 3779.
 London : directeur du service postal par chemins de fer, (int.) 3493.
 Marchandises anglaises : importation, détaxe, fausses déclarations, (int.) 2609.
 Marine et Pêcheries : agences, loyers et dépenses casuelles, (sub.) 3697, 3706 et suiv.
 Milice, (sub.) : artillerie, armes, champs de tir, etc., 7365 et suiv.
 Montréal : commission du port, bill (n° 124) y relatif, en comité, 2287 et suiv. ; pait, améliorations en aval du courant Sainte-Marie, (sub.) 7232.
 Pêcheries, (sub.) usines pour réduction du chien de mer, 3801.
 Pensions de certains membres du conseil privé, et indemnité des députés et sénateurs, bill (n° 18) y relatif, 2e l., 3052 et suiv.
 Phares et bouées : entretien et réparations, (sub.) 3710.
 Piscifactures et homarderies, (sub.) ; 3793 et suiv., 3803.
 Point-Edward, dragage, (sub.) 7185, 7245.
 Pommes : tarif allemand, (int.) 1011, 1023.
 Produits allemands : surtaxe, (int.) 336.
 Québec, (ville) : pont, (observ.) débat, 224 et suiv. ; prêt de \$150,000 à la commission du port, (observ. sur projet de résol. Brodeur) 4024.
 Recensement et statistique, (sub.) 7589.
 Rivière Thames : débordement, travaux, (observ. sur mot. Clements pour doc.) 807.
 Stations agronomiques, (sub.) 7596 et suiv.
 Steamers : transatlantiques, établissement d'un service par le Gouvernement, (int.) 204.
 Steamers et brise-glaces de l'Etat, "l'Arctic", (sub.) 4248 et suiv., 4948 et suiv.
 Tarifs douaniers de l'Allemagne et du Canada, (mot. pour doc.) débat, 1927 et suiv., 7563 ; tarif douanier de l'Allemagne, (mot. pour doc.) 3807, 5116.
 Télégraphes : réseau du Yukon, (sub.) 7218.
 Terres fédérales : bill (n° 163) échange de terres affectées au soutien des écoles, en comité, 4017 et suiv. ; terres boisées de l'ouest, protection, inspection, etc., (sub.) 6090 et suiv.
 Travaux publics : exécutés dans chaque province, (int.) 3329 ; ministère, appointements, (sub.) démission de M. Taylor, 7226 et suiv.
- Avery, Melzar, *Frontenac.*
 Edifices publics : écroulement de la tour de l'ouest, (débat sur observ. Borden) 1326.
 Phares : construction, et aides à la navigation, (sub.) 5057.
 Poids et mesures : bill (n° 14) modifiant la loi y relative, 2e l., 910.

Aylesworth, hon. Allen B., *York-nord, Ont.*

Amaranthe, bureau de poste, établissement, (rép. à int. Barr) 1025.
 "Appeal to Reason," journal, prohibé par le ministre des Postes, (rép. à int. Barr) 1923.
 Aylesworth, hon. A. B., démission comme ministre de la Justice, (rép. à int. Hughes) 5573.
 Bell's-Rapids, bureau de poste, établissement, (rép. à int. Porter) 207.
 Blooming-Point, I. P.-E., établissement d'un bureau de poste, pétition à cette fin, (rép. à int. McLean) 343.
 Brantford : revenu postal et douanier, (rép. à int. Cockshutt) 351; bureau de poste, salaires et gages, (rép. à int. Cockshutt) 352.
 Brothier, Désiré, mise en liberté, (rép. à int. et observ. Borden) 5116, (rép. à int. Macpherson) 5312, (rép. à observ. Macpherson) 5457 et suiv.
 Campeau, Michel, emploi au département des Postes, (rép. à int. Jackson) 365, 1425.
 "Canadian Law Library," contribution annuelle, (sub.) 7741.
 Cannington, directeur du bureau de poste, (rép. à int. Hughes) 195, 233, 437, 471; (débat sur mot. Hughes) 253 et suiv.
 Château-Richer, brise-lames, emporté, (rép. à int. Ames) 4067.
 Chemins de fer: courriers dans York-nord, (rép. à int. Lennox) 341; bill (n° 62) modifiant la loi de 1903 relative aux chemins de fer, en comité, 6410, 7296 et suiv.
 Code pénal de 1892: bill (n° 4) ayant pour objet de le modifier de nouveau, comité et 3e l., 7865-66.
 Compagnies d'assurance: enquête, quand se terminera-t-elle? (rép. à int. Borden) 5581; direction de l'enquête, (rép. à int. Foster) 5581.
 Compagnie de télégraphe Grand-Tronc-Pacifique, bill (n° 61) en comité, 4647 et suiv., 4858 et suiv., 3e l., 5119.
 Compagnie Woods, paiements à elle faits, (rép. à int. Foster) 1013.
 Cour d'appel du Manitoba, bill (n° 195) y relatif, 1ère l., 5207; 2e l., comité et 3e l., 5092
 Cour Suprême de judicature du Nouveau-Brunswick, bill (n° 224) y relatif, 1ère l., 6981; 2e l., et comité, 7343 et suiv.; 3e l., 7388, 7393.
 Dépêches : expédiées et reçues par et de ports canadiens et américains, (rép. à int. Armstrong) 204; distribution gratuite dans les campagnes, (rép. à int. Lennox) 223, (rép. à int. Lennox pour doc.) 738, 1627; transport entre Coldwater, Lawson et Lovering, (rép. à int. Bennett) 341; transport dans région de Parry-Sound, (rép. à int. Bennett) 438; transport des dépêches en général, service, (sub.) 546; marché pour transport dans le comté de King, (rép. à int. Fowler) 1142, entre Midland et Vassey, soumissions, (rép. à int. Bennett) 1427; service quotidien à Pisquid-Road, pétition à ce sujet, (rép. à int. McLean) 1619; meilleur service à Mount-Vernon, pétition à ce sujet, (rép. à int. Martin) 1620; transport des dépêches à Prince-Albert, soumissions, (rép. à int. Roche) 1803; marché pour transport des dépêches dans le comté de Peel, (rép. à mot. Blain pour doc.) 1806; service entre Saint-Aubert et Saint-Pamphile, (rép. à int. Paquet) 2329; transport des dépêches par le chemin de fer de l'île du Prince-Edouard, (rép. à int. Lefurgey) 2330; transport des

Aylesworth, hon. Allen B.—*Suite.*

dépêches à Saint-Hyppolyte, (int. Léonard) 2331, entre Winnipeg et Selkirk (rép. à int. Bennett 3494; (voir aussi "Postes," lettre "P").
 "Der Nordwester," paiements à lui faits, (rép. à int. Lake) 1026.
 Dimanche : bill (n° 12) concernant l'observance du dimanche, en comité, 5760 et suiv., amendement au paragraphe "d" de l'article 3, 5812-34-36, adopté, 5837; 5834, 5836 et suiv.; amendement au paragraphe "l" de l'article 3, 5890; amendements au paragraphe "q" de l'article 3, 5892, adoptés, 5893; 5897 et suiv.; amendement à l'article 4, 5901-21, adopté, 5921; amendement à l'article 5, 5930 et suiv.; article 6, 5955 et suiv.; article 9, 6419 et suiv.; amendement, 6419, 6442; article 11, 6460 et suiv., 6523 et suiv.; articles 12, 13 et 14, 6538; article 15, 6539; article 16, 6539 et suiv.; article 17, 6544, 6735; article 2, 6736 et suiv.; article 3, 6740 et suiv.; article 2, 6770 et suiv.; article 3, paragraphe "d", 6781, 6800, amendement, 6800-6807-6808, adopté, 6809; 6809 et suiv.; article 3, paragraphe "k", 6814 et suiv.; article 3, paragraphe "n", 6822 et suiv., amendement, 6822, adopté, 6824; article 3, paragraphe "r", 6825; article 3, paragraphe "s", 6827 et suiv.; article 3, insertion d'un nouveau paragraphe, le paragraphe "t", amendement, 6834 adopté, 6835; insertion d'un nouveau paragraphe, le paragraphe "u" amendement, 6835, adopté, 6835; autre amendement au paragraphe "u," rayant le mot "unanimentement," 6837, adopté, 6838; article 4, 6844 et suiv., amendement, 6844; article 7, 6847 et suiv., amendement, 6847; (observ. sur mot. Gervais) 6860; 3e l., 7393; sur amendement Ross à l'article 3, 7402; sous-amendement, 7405-06, adopté, 7406; amendement Ross à l'article 4, 7410 et suiv., 7425 et suiv.; amendement à l'article 4, 7435, retiré 7436; amendement Martin à l'article 5, 7440 et suiv.; sous-amendement Hughes à amendement Martin, 7448; amendement Monk à l'article 3, 7449 et suiv.; sous-amendement Guthrie, 7454 et suiv.; amendement Gallier à l'article 3, 7456 et suiv.; motion demandant rapport du bill tel que modifié 7459, adopté, 7479; amendement Bourassa à l'article 9, 7459-60; rép. à observ. Pringle sur paragraphe "h" de l'article 3, 7460; sur amendement Pringle, 7479; motion demandant examen des amendements par ordre, 7480; motion demandant que l'amendement à l'article 5 ne soit pas lu une deuxième fois, mais que le bill soit renvoyé au comité, 7480, mise aux voix et adoptée, 7488; motion demandant que l'article 5, renvoyé au comité, soit supprimé, 7489; adoptée, 7493; motion demandant que les amendements soient lus une seconde fois et adoptés, 7498; sur amendement Porter au paragraphe "n" de l'article 3, 7503; motion demandant 3e l. du bill, 7502, 7505, 7537 et suiv.; amendement Borden à mot. pour 3e l., 7561; amendements du Sénat, 7882 et suiv., 7915, 7916.
 Drapeaux à mi-mât dans l'Ontario, (rép. à int. Elson) 4004.
 East-Romans : directeur de la poste, renvoi et remplacement, (rép. à int. Lancaster) 796.
 Elections fédérales : comité d'enquête sur moyens de prévenir actes de corruption, etc., (rép. à int. Borden) 4914.

Aylesworth, hon. Allen B.—*Suite.*

- Explication de nature personnelle par M. Foster, (débat sur mot. Foster pour comparution de M. Cinq-Mars, à la barre de la Chambre, article de la "Presse", 26 mai 1906) débat, 4908; comparution de M. Cinq-Mars, 5402 et suiv.; amendement, 5402, mis aux voix et adopté, 5422-23-24.
- "Free Press", du Manitoba, paiements, (rép. à int. Lake) 1026. (rép. à int. Schaffner) 4067.
- Gagné, M. le juge, ses fils et son beau-frère, situation par rapport à la maison Price, (rép. à int. McIntyre) 7577.
- Hopewell-Hill: directeur du bureau de poste; destitution, enquête à cette fin, (rép. à int. Fowler) 1427.
- Ile du Prince-Edouard, vente des journaux sur le chemin de fer de l'I. P.-E., (rép. à int. Lefurgey) 2330.
- Immigrants: amenés du Royaume-Uni sous de fausses représentations, (débat sur mot. Smith pour doc.) 3037 et suiv.
- Indiens: réserve du Poisson-Blanc, vente, (rép. à int. Bennett) 2795.
- Interprétation: bill (n° 171) modifiant la loi y relative, 1ère l., 4001; 2e l., comité et 3e l., 5692.
- Juges des cours provinciales, bill (n° 13) à leur sujet, que sera-t-il fait de ce bill, (rép. à int. Lennox) 5209, 5314; en comité, 5500 et suiv.
- Juges du Manitoba, traitements, (en comité sur projet de résolution) 5130 et suiv.
- Justice, (sub.): frais de litiges, 7741; dépenses casuelles, 7742; appointements, 7751.
- Kettleby: receveur de la poste, (rép. à int. Bennett) 3493.
- Législation comparée, association de, souscription, (sub.) 7741.
- Lévis: quarantaine, travaux, coût, (rép. à int. Paquet) 4820.
- Little-Current: receveur de la poste, destitution et remplacement, (rép. à int. Boyce) 2798.
- Loi électorale et indépendance du Parlement, bills y relatifs, rapport du comité nommé pour les étudier, (rép. à int. Borden) 7261.
- McIntosh, Mary-Eileen, bill (n° 185) pour lui faire droit, (observ. sur mot. Northrup) 5579.
- Magazines: frais de port, augmentation, (rép. à int. Cockshutt) 2334, 2894.
- Ministres et sous-ministres: ne devraient pas exercer le droit, (débat sur mot. Lennox) 2839 et suiv.
- Montmagny: receveur de la poste, (rép. à int. Léonard) 3492.
- Montréal: hôtel des postes, améliorations, (rép. à int. Monk) 347, ouvrage de surcroît et absences des employés, augmentation ou réduction de salaires pour ces causes, (rép. à int. Monk) 353.
- Orillia: bureau de poste, place de directeur vacante, (rép. à int. Bennett) 340.
- Ouvriers: protection des ouvriers, sur le Transcontinental National, (rép. à int. Smith) 349.
- Palmerston: choix d'un receveur de la poste, (rép. à int. Barr) 2515.
- Peer, Jean-Albert, bill (n° 169), pour lui faire droit, en comité, 5589 et suiv.
- Pénitenciers: bill (n° 176) modifiant la loi y relative, en comité, 5522, 5537 et suiv.; 3e l., 5542; amendement du Sénat, 7010, adopté 7010; (sub): 7738; pénitenciers de Kingston, (sub.) 7742.

Aylesworth, hon. Allen B.—*Suite.*

- Pensions à certains membres du conseil privé, bill (n° 220) tendant à abroger l'acte y relatif, 3e l., 7868-77.
- Port-Burwell: travaux du port, soumissions, etc., (rép. à int. Macdonell) 1016.
- Port-Stanley: travaux du port, soumissions, etc., (rép. à int. Macdonell) 1018.
- Postes: ministère, rapport annuel, (dépôt) 219; devoirs des directeurs de bureau de poste, (rép. à int. Bennett) 340; (sub.) 415; location des boîtes dans bureaux de poste, (rép. à int. Boyce) 439; (sub.): service extérieur, appointements et suppléments, 542; transport des dépêches, 546; divers, 568; service au Yukon, 576; nouveaux commis, (rép. à mot. Barker pour doc.) 797; directeurs de bureaux de poste, devoirs et rémunération, (rép. à int. Fowler) 1426; uniformes pour facteurs, de qui achetés, (rép. à int. Taylor) 1805; congrès universel postal, représentant à Rome, (rép. à int. Chisholm) 2800; présentation d'un projet de loi modifiant l'acte des Postes, (rép. à int. Monk) 3891, (voir aussi dépêches, lettre "D").
- Prêteurs d'argent, bill (n° 11) les concernant, en comité, 6997; 3e l., 7010.
- Rock-Hill: bureau de poste, recettes, (rép. à int. Bennett) 866.
- Rondeau: travaux du port, soumissions, etc., (rép. à int. Macdonell) 1017.
- Saint-Alexis: jetée, (rép. à int. Blain) 4003.
- St. Mary, Ont.: bureau de poste, emplacement, (rép. à int. Maclean) 4815.
- Sainte-Thérèse: bureau de poste, recettes et dépenses, (rép. à int. Léonard) 2792.
- Seaforth: bureau de poste, loyer, (rép. à int. Gunn) 1621.
- Sénat et Chambre des communes, bill (n° 97) n° 101 ant la loi de 1905 y relative, en comité, 7318 et suiv.; 3e l., 7343; amendements du Sénat, 7786; bill (n° 10) modifiant l'acte y relatif, comité et 3e l., 7866.
- Statuts refondus: publication, (rép. à int. Borden) 6863; (sub.) refonte et traduction, 7739, 7751.
- Téléphones: discussion sur bill (n° 62), (explication sur un fait personnel) 7573 et suiv.
- Terres fédérales: choix par le chemin de fer Canadien du Nord, (rép. à int. Roche) 2796.
- Terrebonne: bureau de poste, recettes et dépenses, (rép. à int. Léonard) 2792.
- Thessalon: bureau de poste, qui en est le directeur? (rép. à int. Blain) 2337, le loyer des tiroirs lui appartient-il? Date de son dernier rapport, (rép. à int. Boyce) 2798.
- Thorndale: bureau de poste, (rép. à int. Elson) 1023.
- Toronto: hôtel des postes, incendie, (rép. à observ. Macdonell) 2301.
- Travail, département: rapport annuel, (dépôt) 233.
- Vaughan, William Napoleon, bill (n° 180) pour lui faire droit, en comité, 6189 et suiv.
- Welton, Ont.: directeur de la poste, destitution et remplacement, (rép. à int. Wilson) 865.
- Winnipeg: grève des employés de tramways, (rép. à int. Bergeron) 1307; ouvriers plâtriers, salaires raisonnables, (rép. à int. Smith) 1423; imprimeurs anglais, plaintes, (rép. à int. Verville) 1430.
- Woodstock: directeur de la poste, congé d'absence, (rép. à int. Ganong) 1430, nomination de M. C. L. Smith, (rép. à int. Ganong) 1617.

Aylesworth, hon. Allen B.—*Suite.*

Yukon: frais de séjour des magistrats, (sub.) 7730.

Barker, Samuel, *Hamilton-cst.*

Canal de la Trent: écluse de Peterborough, défauts, (mot. pour doc.) 1927.

Chambre des communes: étude du rapport du comité chargé de remanier les règlements, (débat sur mot. Laurier) 7677, 7689-91 et suiv.; 7823 et suiv.

Chemins de fer: bill (n° 9) modifiant loi de 1903, 2e l., 826 et suiv.; bill (n° 62), idem, en comité, 2632 et suiv.

Chemins de fer de l'Etat, fournitures par la "Eastern Railway Supply Company," (int.) 177; fournitures par cette compagnie et autres, (mot. pour doc.) 214, 870.

Chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique, bill (n° 84) concernant la compagnie du, en comité, 2316.

Chemin de fer de Qu'Appelle, lac Long et Saskatchewan, bill (n° 86) concernant la compagnie du, en comité, 2774 et suiv.

Chemin de fer de Toronto à Hamilton, bill (n° 134), en comité, 4501 et suiv.

Compagnie dite "New-Brunswick Petroleum Company", députés y intéressés, (int.) 1012; constitution en corporation, actions de l'hon. M. Emmerson, (int.) 1727.

Compagnie dite "North Atlantic Trading Company," marchés pour importation d'immigrants, (débat sur mot. Foster demandant qu'il y soit mis fin) 2478-81-84.

Compagnie dite "The Western Loan and Trust Company", bill (n° 35), en comité, 3318 et suiv.

Comptes publics, comité des, (observ. sur présentation et motion pour adop. de différents rapports par M. Roche) 7668.

Dimanche: bill (n° 12) concernant le dimanche, (observ. sur mot. Fitzpatrick pour renvoi à un comité spécial) 125; en comité, 5812 et suiv., amendement au paragraphe "d" de l'article 3, 5812, adopté, 5814; 5840 et suiv.; 3e l., amend. Gallier à l'article 3, 7457 et suiv.; sur motion Aylesworth, amend. à l'art. 5, 7487; amendements du Sénat, 7887 et suiv.

Documents: dépôt, (débat sur int. Borden) 741 et suiv.

Dragueur "Galveston", achat par le gouvernement, (int.) 2517.

Immigration: irrégularités commises par agents ou autres personnes, (int.) 1729, (mot. pour doc.) 1926.

Intercolonial: huile fournie par la compagnie de pétrole du Nouveau-Brunswick, (int.) 177; combien d'employés, de juillet à décembre, en 1903, 1904 et 1905? (int.) 1010; dépôts de houille, établissement, achat de terrains, (int.) 1918; voie de garage de Denning à Pugwash, coût, etc., (int.) 2139; quai de Langille, sur l'embranchement de Pugwash, coût, etc., (int.) 2139; achat de terrain, achat d'huile, etc., (observ.) débat, 7695 et suiv.; ateliers de locomotives et de wagons, achat de terrain à Moncton, (sub.) 7712; pour renforcer ponts, (sub.) 7713 et suiv.

Postes: ministère, nouveaux commis, (mot. pour doc.) 797; receveurs de la poste, appointements, (sub.), (observ. sur int. Blain) 7656 et suiv.

Pugwash: quai, réparations, (int.) 1917.

Barker, Samuel.—*Suite.*

Terres fédérales: concession à A. B. Davidson et ses associés, premier labour de 10,000 acres aux frais de l'Etat, (mot. pour doc.) 1625, 1910.

Travaux publics: ministère, (sub.) 412.

Vétérans canadiens, services rendus lors des incursions féniennes, récompense, (débat sur mot. Monk) 646 et suiv.

Yukon, (sub.), frais de séjour des magistrats, 7737 et suiv.

Barr, John, *Dufferin.*

Adresse en réponse au discours du trône, (débat) 123.

Amaranthe, bureau de poste, établissement, (int.) 1024.

"Appeal to Reason", journal, prohibé par le ministère des Postes, (int.) 1923; interdiction levée, (int. Barr) 5752.

Bestiaux: santé des, (sub.) 2751 et suiv.

Chemins de fer: subventions, (en comité sur projet de résolution) 6303 et suiv.; bill (n° 62) modifiant la loi de 1903, en comité, 7289 et suiv.

Dimanche: bill (n° 12) concernant l'observance du dimanche, en comité, 5781 et suiv., 5881 et suiv.; article 5, 5953 et suiv.; article 11, 6463, amend., 6464; art. 7, 6855; observ. sur mot. Gervais, 6860; sur mot. Aylesworth, amend. à l'art. 5, 7484 et suiv.; sur mot. Aylesworth pour suppression de l'art. 5, 7491.

Electricité: exportation de l'énergie électrique, etc., réglementation, bill (n° 145) à cette fin, 2e l., 3157 et suiv.

Foin: débat sur projet de résolution Beauparlant tendant à en réglementer la vente, 4113 et suiv.

Fruits: bill (n° 101) modifiant la loi de 1901 relative à la marque des colis de fruits, en comité, 2239 et suiv.

Gaz et lumière électrique, (sub): appointements des inspecteurs, 2074.

Immigrants: amenés du Royaume-Uni sous de fausses représentations, (débat sur mot. Smith pour doc.) 3041.

Immigration: agents au Canada, en Angleterre et à l'étranger, appointements, (sub.) 1399 et suiv., 1691 et suiv.; A. Wilson nommé agent en Ecosse, (int.) 1920; bill (n° 170), en comité, 5544; agences, (sub.) 5652 et suiv.

Indiens, (sub.): écoles indiennes, Provinces Maritimes, Ontario et Québec, 743 et suiv.; Indiens du Yukon, fonds de secours et soins médicaux, 1253.

Institut impérial de Londres, renouvellement des articles canadiens exposés, (sub.) débat sur mot. Paterson, 718 et suiv.

Intercolonial, (sub.): pour renforcer ponts, 5146 et suiv.

Ottawa, (sub.): hôtel des monnaies, 6399.

Palmerston: choix d'un receveur de la poste, (observ.) 2389, 2515.

Pensions de certains membres du conseil privé, et Sénat et Chambre des communes, bill (n° 18) abrogeant chap. 30 et 43 des statuts de 1905 y relatifs, (débat sur 2e l.) 2600 et suiv.

Poids et mesures: bill (n° 14) modifiant loi y relative, 2e l., 907; 3e l., 3050.

Prêteurs d'argent, bill (n° 11), en comité, 6997 et suiv.

Stations agronomiques, (sub.) 7614 et suiv.

Barr, John.—*Suite.*

Terres fédérales: titres de terres émis au Manitoba, dans l'Alberta et la Saskatchewan, (observ. sur mot. Ames pour doc.) 3022 et suiv.

Beauparlant, Aime M., *Saint-Hyacinthe.*

Dimanche: bill (n° 12) concernant l'observance du dimanche, en comité, article 9, 6420, amendement, 6421, adopté, 6422; sur mot. Aylesworth pour 3e l., 7546 et suiv.

Foin: bill (n° 116) tendant à en réglementer la vente, 1ère l., 1630; projet de résolution à cette fin, (débat) 4096 et suiv.; 1ère l., et adoption de ce projet, 4124; bill (n° 116) 2e l., 4124; (mot. Brodeur pour renvoi du bill au comité d'agriculture) 4124.

Beland, Henri Severin, *Beauce.*

Dimanche: bill (n° 12) concernant l'observance du dimanche, en comité, article 3, amendement, 6841 et suiv., adopté, 6843. Disraéli, quai, (sub.) 7147.

Belcourt, Hon. Napoleon A., *Ottawa.*

Banque dite "Pacific Bank of Canada," bill (n° 50) y relatif, 1ère l., 680; 2e l., 961; comité, 3322; 3e l., 3323.

Banque dite "United Empire Bank of Canada", bill (n° 52) la constituant en corporation, 1ère l., 680; 2e l., 961.

Canal de Montréal à Ottawa et à la baie Georgienne, bill (n° 57) concernant la compagnie du, 1ère l., 769; 2e l., 1007; comité et 3e l., 5535.

Chambre des communes: ameublement, (mot. pour doc.) 3024.

Chemin de fer de l'Est du Pacifique: requête pour charte, (mot. pour adop. nonobstant expiration du délai) 1724; bill (n° 205) constituant en corporation la compagnie du, 1ère l., 5692; 2e l., 6232.

Compagnie dite "Standard Trust Company," bill (n° 147), en comité, 5065.

Comptes publics: comité, 2e rapport, (mot. pour adop.) 4354; (mot. pour permission de siéger pendant séances de la Chambre) 5665.

Duryea, Chester Burnell, bill (n° 79) concernant certains brevets de, 1ère l., 1034; 2e l., 1347; comité, 2256; 3e l., 2266.

Gray, Franklin Montgomery, brevet, bill (n° 122), y relatif, en comité, 5066.

Invitation au roi et à la reine à visiter le Canada, adresse à cette fin, (mot. Belcourt) 1737.

Milice: service impérial de renseignements militaires, (mot. pour doc.) 444.

Wurtz, Henry junior, bill (n° 106) concernant demandes de brevets, 1re l., 1517; 2e l., comité et 3e l., 2266.

Yukon: concessions minières, intervention de M. Belcourt, (débat sur observ. Foster) 1577 et suiv.

Bennett, William H., *Simcoe-est.*

Archives, (sub.) 2738.

Aylesworth, hon. A. B., ayant occupé comme avocat dans combien de causes depuis nomination comme dir. gén. des Postes, (int.) 442.

Baie Machedosh, dragage, (int.) 2514.

Bouées à gaz: explosion à Kingston, indemnités, (sub.) 4990 et suiv.

Brothier, Désiré, mise en liberté, (débat sur observ. Macpherson) 5466 et suiv.

Bennett, William H.—*Suite.*

Canal de la Trent, (sub.) achat d'un remorqueur, 5494 et suiv.

Cannington: receveur de la poste, destitution, (débat sur mot. Hughes pour doc.) 2539 et suiv.

Capitaines et seconds de navires; bill (n° 7) modifiant la loi relative à leurs certificats, en comité, 487 et suiv.

Colingwood: bassin de radoub, coût, (int.) 435; évaluation, (int.) 593; subvention et évaluation, (mot. Bennett pour doc.) 800, 1418, 1897; port, (sub) 7183.

Dépêches: transport entre Coldwater, Lawson et Lovering, (int.) 341; transport dans région de Parry-Sound, (int.) 438, entre Midland et Vassey, soumissions, (int.) 1427.

Dimanche, bill (n° 12) concernant l'observance du dimanche, en comité: article 3, paragraphe "d," 6800 et suiv.; article 3, paragraphe "k," 6816 et suiv.; article 3, paragraphe "o," 6825 et suiv., amendement, 6825, retiré, 6834; article 3, paragraphe "s," 6827 et suiv.

Dragage: dans l'Ontario, montants payés ou restés dus, (mot. pour doc.) 800, 1418, soumissionnaires, (int.) 2792; dragage à Midland, soumissions, (int.) 1924; dragage à Port-Arthur et à Fort-William, dépenses, soumissions, etc., (int.) 3324, 3593.

Edifices publics: écroulement de la tour de l'ouest, (débat sur observ. Borden) 1341 et suiv., 1347 et suiv.

Edmonton, (sub.): bâtiment pour les immigrants, 6941 et suiv.

Grands lacs: pêcheries, enquête, (int.) 593.

Hunter, M., secrétaire particulier du ministre des Travaux publics, actionnaire d'une compagnie qui fournit des matériaux au département, (int.) 6931.

Ile Hope: bois coupé par Manley Chew, (int.) 435.

Ile n° 144, baie Georgienne, offre d'achat par M. J. A. Stafford, (int.) 5129.

Ile du Tombeau du Géant: vente, (mot. pour doc.) 1431.

Indiens, (sub.): Manitoba, Saskatchewan, Alberta et Territoires du Nord-Ouest, 965; habillements, 975; études topographiques, 987 et suiv.; réserve des Indiens du Sang, à Carstone, 987 et suiv.; Indiens en général: inspection des agences et réserves, 1276 et suiv.; réserve du Poisson-Blanc, vente, (int.) 2515, 2794.

Kettleby: receveur de la poste, (int.) 3493.

Lac Cecebe; phare, construction (int.) 438, mot. pour doc.) 1032; paiements aux ouvriers, (int.) 1735.

Marine et pêcheries: agences, loyers et dépenses casuelles, (sub.) 3694 et suiv.

Midland, port, (sub.) 7185.

Ministère: changements, explication, (débat sur observ. Laurier) 273 et suiv.

Montréal: commission du port, bill (n° 124) y relatif, en comité, 2714 et suiv.

Navigation: feux pour la navigation, par qui fournis? (int.) 4818.

Ontario: dragage (int.) 433.

Orillia: bureau de poste, place de directeur vacante, (int.) 340.

Osoyoos, édifice public, (sub.) 6947.

Ottawa, (sub.): observatoire astronomique, 6896 et suiv.; hôtel des monnaies, 6897; édifices administratifs, édifice de l'Ouest, 6903 et suiv.; nouveaux édifices administratifs, 6912 et suiv.

Bennett, William H.—*Suite.*

- Pénitenciers : fourniture de la farine, (observ.) 972.
Phares : salaires et allocations des gardiens, (sub.) 3677 et suiv.
Port-Colborne : dragage, brise-lames, éleveur, (int.) 464, 1897.
Postes : devoirs des directeurs de bureaux de poste, (int.) 340 ; service extérieur, appointements et suppléments, (sub.) 544 et suiv. ; transport des dépêches, 546 et suiv.
Prêteurs d'argent, bill (n° 11), en comité, 7008 et suiv.
Rivière-des-Français, phare, construction, (int.) 1923 ; pouvoirs hydrauliques, (int.) 5126.
Rivière Magnetawan, phare, construction, (int.) 6985.
Rock-Hill : bureau de poste, recettes, (int.) 866.
Salles militaires, construction, (sub.) 6947.
Saskatoon, édifice public, (sub.) 6944 et suiv.
Sept-Îles : achat de terres, enlèvement de huttes de sauvages, et arpentages, (sub.) 6138 et suiv.
Simcoe, édifice public, (sub.) 6929.
Steamer "Seagull", achat, (int.) 1005.
Steamers et brise-glaces de l'Etat, y compris l'"Arctic", (sub.), 3279 et suiv., 3900 et suiv., 4193 et suiv., 4980 ; steamer "Arctic," enquête sur son voyage, (débat sur mot. MacLean pour adop. du 2e rapport du comité d'enquête) 6602 et suiv.
Tarifs douaniers de l'Allemagne et du Canada, (débat sur mot. Armstrong pour doc.) 1981 et suiv.
Terres fédérales : (débat sur mot. Borden pour comité d'enquête concernant administration et vente des terres fédérales) 4491-4508 et suiv.
Transports : commission des, (mot. pour doc.) 209 ; rapport, impression et distribution, (int.) 443, 796, 1145 ; (mot.) 1736 ; dépôt et étude du rapport, (mot.), débat, 2099 et suiv.
Winnipeg, (sub.) nouvel hôtel des postes, 6936 et suiv. ; station postale au nord de la voie du Pacifique canadien, 6940 et suiv.
Yukon : concessions minières, intervention de M. Belcourt, (débat sur observ. Foster) 1593 et suiv.

Bergeron, Joseph G. H., *Beauharnois.*

- Accidents et naufrages : sur le fleuve Saint-Laurent, (int.) 604, 795, 1007, 1135.
Archives : somme additionnelle, (sub.) 2737.
Auditeur général, rapport, dépôt, version française, (int.) 5897.
Banque Provinciale du Canada, bill (n° 49) y relatif, 1ère l., 679 ; 2e l., 961 ; comité et 3e l., 3317.
Bibliothèque du Parlement : pourquoi n'y a-t-il pas d'employés là le dimanche après-midi ? (observ. sur int. Hughes) 2294.
Brothier, Désiré, mise en liberté, (rép. à observ. Macpherson) 5460 et suiv.
Canal de Beauharnois : a-t-on fait des travaux à la tête de ce canal, l'année dernière ? (observ.) 7724.
Canal de Soulanges, éclairage, (sub.), (observ.) 7722.
Canaux de la province de Québec, (sub.) : nouveau tonnage, levés, plans, etc., 5204 ; construction de deux allèges, 5204 et suiv.

Bergeron, J. G. H.—*Suite.*

- Chambre des communes : ventilation, (débat sur observ. Taylor) 5755 et suiv. ; règlements, étude, 7828 et suiv.
Chemins de fer : Quand l'h. M. Emmerson va-t-il demander l'adoption de son bill modifiant la loi des chemins de fer ? (int.) 4138 ; bill (n° 62) (l'h. M. Emmerson), modifiant la loi des chemins de fer, de 1903, en comité, 1650 et suiv., 6256 et suiv., 6398 et suiv., 7263 ; sur amendement Sproule, 7316 ; subventions, (en comité sur projet de résolution) 6313 et suiv.
Code pénal de 1892 : bill (n° 4), nouvelle modification, comité et 3e l., 7865-66.
Cour suprême : nomination d'un juge *ad hoc*, (int.) 3143.
Cours suprême et de l'échiquier, bill (n° 67) modifiant la loi y relative, en comité, 1310 et suiv.
Députés : nommés à des charges lucratives, depuis 1867, (int.) 4910, 5310, 5894, 6242, 6724 et suiv.
Dimanche : bill (n° 12) concernant l'observance du dimanche, en comité, 5761 et suiv. ; article 6, 5956 et suiv. ; sur proposition d'amendement à l'art. 9, 6422, 6445 ; article 11, 6474 et suiv. ; 3e l., amend. Monk à l'art. 3, 7449 et suiv. ; sur mot. Aylesworth pour 3e l., 7544 ; amendements du Sénat, 7890 et suiv., 7905.
Disraël, quai, (sub.) 7156 et suiv.
Douanes : appointements et dépenses, (sub.) 521 et suiv. ; inspection, conseil des douanes, statistiques, (sub.) 529 et suiv. ; remboursement à I. G. Baker et Cie, 535 et suiv. ; remboursement à I. G. Baker et Cie, 7729 et suiv.
Explication de nature personnelle, achat de terres au Nord-Ouest, 4357.
Falsifications, bill (n° 15) modifiant la loi des, 1ère l., 221.
Fonte : livrée à Sorel pour le département de la Marine, paiements, (int.) 5129.
Immigration, bill (n° 170) modifiant la loi y relative, en comité, 5704.
Institut impérial de Londres, renouvellement des articles canadiens y exposés, (sub.), débat sur mot. Paterson, 685 et suiv.
Juges du Manitoba, traitements, (en comité sur projet de résolution) 5131 et suiv.
Lac Saint-François, îles ; combien, à qui, etc., 7854, 7856.
Libération conditionnelle : d'après quelle règle accordée, prisonniers libérés, récidivistes, (int.) 4262.
Maisonnette, élection partielle, (débat sur observ. Monk) 2278 et suiv.
Milice, (sub.) : exercice annuel, 5135 et suiv.
Monnaies, bill (n° 196) modifiant la loi y relative, en comité, 5694 et suiv.
Monnaie américaine, exportation hors du Canada, (int.) 5208.
Montréal : commission du port, bill (n° 124) y relatif, en comité, 2269 et suiv. ; avance de certaines sommes à la commission du port, bill (n° 222), en comité, 7040 et suiv.
Pénitenciers : augmentation des salaires des employés, (en comité sur projet de résolution Fitzpatrick) 4184 et suiv.
Pensions de certains membres du conseil privé, et Sénat et Chambre des communes, bill (n° 18) abrogeant chapitres 30 et 43 de la loi de 1905 y relatifs, 2e l., 3050 et suiv.
Pierreville, Yamaska : quai, coût, recettes, (int.) 1803.

Bergeron, J. G. H.—*Suite.*

- Pilotage, bill (n° 219) modifiant loi y relative, 1^{re} l., 6718 et suiv.
 Postes (sub.): service extérieur, appointements et suppléments, 542 et suiv.
 Preston, W. T. R., 5^e rapp. du comité d'agriculture à son sujet, (observ. sur mot. Monk demandant mise à l'étude) 4261; (débat sur motion Monk demandant qu'il ne soit plus inspecteur d'immigration) 7111 et suiv.
 Prêteurs d'argent, bill (n° 11) en comité 7009.
 Québec: rocher, danger d'écroulement, (int.) 3233.
 Rivière Saint-Louis (tributaires), pour canaux de déversement, (sub.) 7172 et suiv.
 Saint-Jean, P.Q., école militaire, effectif, (int.) 4262; casernes, (int.) 4264; médecin de l'école militaire, qui est-il? etc., (int.) 4816.
 Sénat et Chambre des communes, (bill (n° 97) modifiant loi de 1905, en comité, 7320 et suiv.
 Shortis: commutation de sa peine, (explication sur un fait personnel) 5667.
 Steamer "Arctic," enquête sur son voyage, (débat sur mot. Maclean pour adop. du 2^e rapport du comité d'enquête) 6564 et suiv., 6636.
 Vétérans canadiens, services lors des incursions féniennes, récompense, (débat sur mot. Monk) 663.
 Winnipeg: grève des employés de tramways, (int.) 1307.

Bickerdike, Robert, *Saint-Laurent, Montréal.*

- "Canadian Lloyds Certificate", bill (n° 114) y relatif, 1^{re} l., 1629; 2^e l., 1847; comité et 3^e l., 5360.
 Compagnie des lignes d'embranchement du Grand-Tronc-Pacifique, bill (n° 75) la constituant en corporation, en comité, 5832 et suiv.
 Dimanche: bill (n° 12) concernant l'observance du dimanche, en comité, 5799 et suiv.; article 11, 6457 et suiv.; article 3, insertion amendement, 6843; 3^e l., amendement, 7403.
 Immigration: bill (n° 170) y relatif, en comité, 5373, 5705.

Black, Joseph Burpee, *Hants.*

- Chambre des communes, ventilation, (débat sur observ. Bristol) 7572.
 Dimanche: bill (n° 12) concernant l'observance du dimanche, en comité, article 2, 6778; 3^e l., amendement Ross (à l'article 4, 7410 et suiv.
 Marine norvégienne, concurrence, article du "Record", de Sydney, (observ.) 4188 et suiv.

Blain, Richard, *Peel.*

- Bateaux à vapeur: inspection, (sub.) 3783 et suiv.
 Brantford: édifice public, améliorations, (sub.) 6922 et suiv.
 Canal Rideau: enlèvement des entrepôts, côté ouest, (int.) 4815.
 Cannington: receveur de la poste, destitution, (débat sur mot. Hughes pour doc.) 2546 et suiv.
 Chemins de fer: bill (n° 62) modifiant loi de 1903, 1^{re} l., 784; comité, 2630 et suiv., 7273 et suiv.; bill (n° 9), idem, 2^e l., 836.
 Cigarettes, interdiction, (int.) 222.
 Collingwood: port, (sub.) 7181 et suiv.
 Dépêches: marchés pour transport dans comité de Peel, (mot. pour doc.) 799, 1806.

Blain, Richard —*Suite.*

- Dépenses: pour objets non prévus et non autorisés par le Parlement, (motion de blâme) 3517, débat, 3517, 3524 et suiv., (motion mise aux voix et rejetée) 3590-3591.
 Dimanche: bill (n° 12) concernant l'observance du dimanche, en comité, article 11, 6475.
 Disraéli: quai, coût, etc., (int.) 2332; quai, (sub.) 7136 et suiv., 7155 et suiv.
 Douanes: appointements et dépenses, (sub.) 520, 526.
 Echo-Bay: quai, parachèvement, (sub.) 7248 et suiv.
 Edifices publics: écroulement de la tour de l'ouest, (débat sur observ. Borden) 1331 et suiv.
 Fruits: bill (n° 101) modifiant la loi de 1901 relative à la marque des colis de fruits, en comité, 2246.
 Gaz, (sub.) appointements des inspecteurs, 2666 et suiv., 2676.
 Glace-Bay: port, améliorations, (sub.) 6969 et suiv.
 Immigration: agents à l'étranger, appointements, (sub.) 1399 et suiv.
 Indiens, (sub.) Manitoba, Saskatchewan, Alberta, Territoires du Nord-Ouest, graines de semence, 761; indiens de la Colombie-Anglaise, écoles industrielles et pensionnats, 1132.
 Institut impérial de Londres, renouvellement des articles canadiens y exposés, (sub.) (débat sur mot. Paterson) 702 et suiv.
 Lumière électrique, (sub.), appointements des inspecteurs, 2666 et suiv., 2676.
 Macleod: palais de justice et ameublement, coût, (int.) 2095.
 Magog: édifice public, (sub.) 6917 et suiv.
 Monnaie d'argent des Etat-Unis: retirée de la circulation, montant, (int.) 1618.
 Nouvelle-Ecosse, (sub.): ports et rivières, 6965.
 Ontario: ports, rivières et ponts, (sub.) 7184; dragage, (sub.) 7211 et suiv.
 Ottawa: bureau de poste, reconstruction, (int.) 469; édifices administratifs, édifice de l'Ouest, (sub.) 6901 et suiv.
 Parc des Montagnes Rocheuses, bill (n° 164), en comité, 4853 et suiv.
 Pensions de certains membres du conseil privé, et Sénat et Chambre des communes, bill (n° 18) abrogeant chapitres 30 et 43 des statuts de 1905 y relatifs, (débat sur 2^e l.) 2599; bill (n° 220) tendant à abroger l'acte y relatif, en comité, 7851.
 Poids et mesures: bill (n° 14) modifiant loi y relative, 2^e l., 906 et suiv., comité, 2130.
 Postes: receveurs de la poste, appointements, (sub.), (int.) 7654 et suiv.
 Québec: dragage, (sub.) 7211 et suiv.
 Saint-Alexis: jetée, (int.) 4002.
 St. Mary: édifice public, (sub.) 6927 et suiv.
 Sorel: effondrement du quai, (mot. pour doc.) 3025, 5499.
 Stations agronomiques, (sub.) 7598 et suiv.
 Steamers et brise-glaces de l'Etat, y compris l'"Arctic", (sub.) 4971 et suiv.
 Télégraphes: réseau du Yukon, coût, recettes et dépenses, (int.) 1920.
 Thessalon: bureau de poste, qui en est le directeur? (int.) 2337.
 Toronto, (sub.): édifices fédéraux, améliorations, 6930 et suiv.; hôtel des postes, 7237.
 Travail, département, (sub.), titres décernés à des employés, (int.) 7654.

Blain, Richard.—*Suite.*

- Travaux publics : appointements, (sub.), démission de M. Taylor, 7224 et suiv.
Yukon : valeur de l'or extrait de 1897 à 1905, (int.) 2091; administration, (sub.) 6077.

Bole, David Wesley, *Winnipeg.*

- Association dite "Temple Mutual Life Association", bill (n° 38) y relatif, 1ère l., 460; 2e l., 961.
Chambre des communes : défauts de l'acoustique dans la salle des séances, (observ.) 3232.
Chemin de fer de Manitoba et de Kéwatin, bill (n° 213) concernant la compagnie du, 1ère l., 6232; 2e l., 6893; comité et 3e l., 7472.
Dimanche : bill (n° 12) concernant l'observance du dimanche, en comité, article 9, 6438; article 10, 6447 et suiv.; article 3, paragraphe "n", 6822; article 3, paragraphe "s", 6836 et suiv.
Compagnie d'assurance contre le feu, dite "Inter-Ocean", bill (n° 60) la constituant en corporation, 1ère l., 769; 2e l., 1007; comité et 3e l., 4051.
Compagnie dite "North Atlantic Trading Company", marchés conclus avec elle pour importation d'immigrants, (débat sur mot. Foster demandant qu'il y soit mis fin) 2055 et suiv.
Compagnie dite "Standard Trusts Company", bill (n° 147) y relatif, 1ère l., 2384; 2e l., 2790-91; comité, 5062; 3e l., 5125.
San-Francisco : tremblement de terre, destruction de la ville, secours par le gouvernement canadien, (int.) 1805.
Terres fédérales : administration et vente, (débat sur mot. Borden pour comité d'enquête) 4344 et suiv.

Borden, Hon. Sir Frederick W., K.C.M.G., *King, N.-E.*

- Armée impériale : situation des officiers, (rép. à int. Hughes) 4356.
Armes, employées par la milice canadienne, inspection, (rép. à int. Worthington) 440.
Bétail canadien : bétail du comté de Victoria, maladie, (rép. à int. Hughes) 437.
Camp militaire : projet d'établissement dans le comté de Simcoe, (rép. à int. Lennox) 5643.
Camp militaire à Sherbrooke, (rép. à int. Lanctôt) 2797.
Camps militaires : registres matricules, transmission au ministère, (rép. à int. Hughes) 1036 et suiv.; (rép. à int. Ward) 2692; approvisionnement, (rép. à int. Hughes) 2094; camp annuel, où sera-t-il établi en 1906? (rép. à int. Hughes) 2095.
Canso, service médical, (rép. à int. Daniel) 442.
Champs de tir dans les Provinces Maritimes, (rép. à int. Hughes) 5895.
Collège militaire royal, (sub.) 7382.
Duncan, A. G., emploi, (rép. à int. Boyce) 440.
Fusil Ross, compagnie du, contribution, siège d'affaires, etc., (rép. à int. Worthington) 1424; fabrication, distribution, prix, essai, etc., de ces fusils, (rép. à int. Worthington) 3327; enquête et rapport, (rép. à int. Worthington) 3496; hausse à combinaison "Sutherland", rép. à int. Worthington) 4816.

Borden, hon. sir Frederick W.—*Suite.*

- Guerre sud-africaine : récompense aux volontaires canadiens, (rép. à int. Broder) 448; soldats canadiens tués, blessés ou pensionnés, (rép. à int. Kemp) 1138; dépenses des contingents, (rép. à int. Worthington) 1618.
Halifax : arsenal maritime, cession au Gouvernement, (rép. à int. Hughes) 1045; emplacement de l'ancienne salle d'exercice militaire, et propriété acquise en échange (rép. à int. Fowler) 864; approvisionnements de la garnison, par qui fournis, à quel prix, etc., (rép. à int. Foster) 1918.
Lindsay : champ de tir, établissement, (rép. à int. Hughes) 608.
Lumb, capitaine H. W., mise à la retraite, (rép. à int. Hughes) 1190.
Médailles et terres aux Canadiens employés en Egypte en 1870 et 1880, et dans l'expédition à la rivière Rouge en 1870, (rép. à int. Hughes) 437, 465, 504.
Milice : ministère, appointements et dépenses, (sub.) 372; harnais, où, et par qui fabriqués, (rép. à int. Fowler) 596; écoles d'instruction militaire, enquête, (rép. à int. Hughes) 1144; corps de musique militaire dans les fêtes religieuses, (rép. à int. Hughes) 1192; rapport annuel du département, (dépôt) 1724; achat de charbon par le département, à Winnipeg, (rép. à int. Roche) 2141; gardien de la 2e batterie de campagne, (rép. à int. Hughes) 2796; projet de résol. modifiant loi de la milice, 4265, 1re l., 2e l. et adoption, 5320; bill (n° 201) à cette fin, 1re l., 5321; 2e l. et comité, 5670; 3e l., 5672.
(sub.): exercices annuels, 5135 et suiv., 7370; artillerie, armes, champs de tir, etc. 7360; cartouches de réserves, fabrication, 7277; solde et suppléments, 7377; habillements et petits équipements, 7381; bibliothèque administrative, 7382; camps de manœuvres, installation, 7382; camps de Sussex et de Lévis, construction de bâtiments, 7383; uniformes pour le 80e régiment, de Nicolet, (rép. à int. Lavergne) 7912.
Miliciens : recrutement et transport aux camps d'exercice, (rép. à observ. Hughes) 6144.
Montréal : emplacement pour érection de casernes militaires, (rép. à int. Monk) 345.
Ottawa : nouveaux magasins militaires, (sub.) 7233.
Pensions militaires : projet de résol. modifiant loi y relative, 4264; en comité, 5315; 1re l., 2e l. et adop., 5320; bill (n° 200) modifiant la loi de 1901 à ce sujet, 1re l., 5320; 2e l., et comité, 5673; 3e l., 5674.
Saint-Jean, N.-B., salle d'exercice, construction, (rép. à int. Daniel) 443.
Saint-Jean, P. Q., école militaire, effectif, (rép. à int. Bergeron) 4263; casernes, (rép. à int. Bergeron) 4264; médecin de l'école militaire, qui est-il? (rép. à int. Bergeron) 4816; écuries pour la cavalerie, (sub.) 7232 et suiv.
Sherbrooke : camp militaire cette année, (rép. à int. Tobin) 339.
Stoney-Creek : salle militaire, toiture endommagée par le feu, (rép. à int. Smith) 339.
Sussex : champ de tir, coût, revenu, etc., (rép. à int. Fowler) 595.
Sydney, N.-E., grève, dépenses, (rép. à int. Hughes) 1144.
Toronto : vieux fort, transfert à la municipalité, (rép. à int. Macdonell) 1422.

Borden, hon. sir Frederick W.—*Suite.*

- 13e dragons écossais, démission du commandant Smart, (rép. à observ. Daniel) 5498.
Vétérans canadiens, services rendus lors des incursions féniennes, récompense, (débat sur mot. Monk) 640 et suiv.

Borden, Robert Laird, *Carleton.*

- Adresse en réponse au discours du trône, (débat) 35.
Affaires indiennes : (sub.) 380 ; à la Colombie-Anglaise, rapports des agents (mot. pour doc.) 1798.
Agriculture : comité, à propos d'une déposition de M. Scott, (débat sur observ. Monk) 1199 et suiv.
Annuaire statistique, (sub.) 7589 et suiv.
Arbitrage entre le Gouvernement et le Grand-Tronc, (int.) 232.
Arbitrages et sentences arbitrales, (sub.) 6956 et suiv.
Archives, (sub.) 7581 et suiv., services de M. Doughty, 7581 et suiv.
Auditeur général, rapport, dépôt, (int.) 7 ; distribution en fascicules, (int.) 6288.
Bouées à gaz : explosion à Kingston, indemniétés, (sub.) 4982 et suiv.
Brothier, Désiré, mise en liberté, (int. et observ.) 5115.
Cannington : receveur de la poste, destitution, (débat sur mot. Hughes) 2528 et suiv.
Capitaines et seconds de navires : bill (n° 7) modifiant la loi relative à leurs certificats, en comité, 486 et suiv., 874 et suiv.
Chambre des communes, bill (n° 3) modifiant la loi relative, 1ère l., 16 ; 2e l., 454 ; (mot. pour renvoi au comité) 454 ; séances, erreur dans le procès-verbal, (observ.) 1005 ; ventilation, (débat sur observ. Taylor) 5754 et suiv. ; employés du bureau de distribution, appointements, (débat sur mot. Laurier) 7251 et suiv. ; ventilation, (débat sur observ. Bristol) 7572 et suiv. ; étude du rapport du comité chargé de remanier règlements de la Chambre, (débat sur mot. Laurier) 7672 et suiv., 7828 et suiv.
Chemins de fer : bill (n° 62) modifiant loi de 1903, 1ère l., 777 et suiv. ; 2e l., et comité, 1638 et suiv. ; comité, 2630 et suiv. ; 4173 et suiv., 6251 et suiv., 6351 et suiv. ; amendements du Sénat, 7860 et suiv. ; 887 et suiv., (observ. au sujet du progrès du bill (n° 8) 4680 ; sera-t-il voté des subventions au cours de la présente session ? (int.) 5669 ; subventions, (en comité sur projet de résolution) 6325, 6348 et suiv. ; bill (n° 214), à ce sujet, 7024 et suiv.
Chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique, bill (n° 84) concernant la compagnie du, en comité, 2307 et suiv., 2771 et suiv. ; embranchements, bill (n° 75), en comité, 5619 et suiv., 5823 et suiv., 6182 et suiv.
Chemin de fer du Pacifique à l'Atlantique, bill (n° 173), en comité, 6218 et suiv. ; 3e l., 6888 et suiv.
Chemin de fer de Qu'Appelle, lac Long et Saskatchewan ; (mot. pour doc.) 174. (int.) 327 ; (mot. pour doc.) 359 ; décret du 1er août 1902, quand communiqué à la compagnie ? (int.) 441 ; bill (n° 86) concernant cette compagnie, en comité, 2773 et suiv. ; choix de terres, (mot. pour doc.) 3399, (observ. sur rép. Oliver) 3594.
Chemin de fer Transcontinental National, commission du, rapport, impression, (int.) 129 ; rapport, (mot. pour doc.) 220, 276, 1040,

Borden, Robert Laird.—*Suite.*

- et pour impression immédiate de ce rapport) 277 ; adjudication des travaux, (int.) 679, 1002, 1007, 1515, 1518 ; tracé entre Québec et Moncton, (débat sur motion Crockett pour doc.) 1514 et suiv., 1795 et suiv. ; exploitation des terrains miniers sur parcours de ce chemin, décret du conseil à ce sujet, (mot. pour doc.) 3808 ; étude du tracé et construction, 5242 et suiv. ; bill (n° 215), dépôt de \$5,000,000, (int.) 6415.
Chutes d'eau, (débat sur mot. Monk pour doc.) 626 et suiv.
Code pénal de 1892, bill (n° 4) ayant pour objet de le modifier, 1ère l., 16 ; 2e l., 454 ; (mot. pour renvoi au comité) 459 ; comité et 3e l., 7865-66 ; bill (n° 155), idem, 2e l., et comité, 3176 et suiv. ; bill (n° 209) le modifiant quant aux loteries, comité, 7880.
Commission des eaux limitrophes : rapport de la section canadienne, (int.) 585 ; négociations entre le gouvernement américain et le gouvernement impérial, (int.) 585, 1417.
Commission géologique : appointements, (sub.) 421 et suiv. ; nomination d'un chef inamovible, (int.) 738.
Compagnie dite " Alberta Land Company " ayant pour objet l'acquisition de terres, annonce du " Globe," comportant qu'elle vient d'être constituée en corporation, (int.) 2079.
Compagnies d'assurance : commission d'enquête, instructions données aux commissaires, services d'un conseil, (observ.) 7 et suiv. ; frais de la commission, (sub.) 317 et suiv. ; compte rendu sténographié, (int.) 326, 679 ; nomination de M. Longmuir, comme commissaire, (int.) 867 ; état des travaux de la commission, (int.) 2000 ; quand se terminera l'enquête ? (int.) 5581.
Surintendant des assurances, rapport, etc., (mot. pour doc.) 211 ; modification de l'acte des assurances, (mot. pour doc.) 1032.
Compagnie d'assurance dite " United Empire," bill (n° 90) y relatif, amendements du Sénat, 2e l., 7474.
Compagnie de fidéicommis dite " Empire," bill (n° 135) y relatif, en comité, 5820.
Compagnie de force motrice de la Grande-Rivière et de l'Ouest, bill (n° 216), en comité, 7194 et suiv., 7464 et suiv.
Compagnies de messageries, bill (n° 82), renvoi au comité (observ.) 4644.
Compagnie dite " North Atlantic Trading Company," marché entre elle et le Gouvernement pour importation d'immigrants, (débat sur mot. Foster demandant qu'il y soit mis fin) 1872 et suiv. ; résiliation, arrêté ministériel y relatif, (mot. pour doc.) 1912 ; (suite du débat sur mot. Foster) 2444, 2452 et suiv. ; (mot. pour doc.) 3316.
Compagnie du pont et du chemin de fer terminal de Fort-William, bill (n° 120) en comité, 5535 et suiv.
Compagnie du pont Trans-Niagara, bill (n° 161) la constituant en corporation, amendement du Sénat, 2e l., 7473.
Compagnie de prêts et de fidéicommis de Winnipeg, bill (n° 129), en comité, 6210 et suiv.
Compagnie de télégraphe Grand-Tronc-Pacifique, bill (n° 61) la constituant en corporation, en comité, 2784 et suiv., 4646 et suiv., 4857 et suiv. ; 3e l., 5121.
Compagnie des terres de la vallée de la Saskatchewan, évaluation des terres à elle vendues, (int.) 441, (mot. pour doc.) 444, 1909-1910, 2689.

Borden, Robert Laird.—Suite.

- Compagnie verrière de Toledo, brevets, bill (n° 110) y relatif, en comité, 3821 et suiv.
- Conseil privé du roi au Canada : bureau, appointements et dépenses, (sub.) 371.
- Cour d'échiquier, bill (n° 156) modifiant l'acte y relatif, en comité, 3617 et suiv.
- Cour suprême, édifice, allonge à la bibliothèque, (sub.) 7230 et suiv.
- Cours suprême et de l'échiquier, bill (n° 67) modifiant la loi y relative, 2e l. et comité, 1308, 1312 et suiv.
- Cour suprême de judicature du Nouveau-Brunswick, bill (n° 224), en comité, 7346 et suiv.; 3e l., 7390 et suiv.
- Deniers publics: propositions par comités spéciaux, comportant dépense de, (observ.) 7670.
- Dépêches : contrats pour transport sur l'Atlantique, (mot. pour doc.) 211; transport en général, (sub.) 550 et suiv.
- Dimanche : bill (n° 12) concernant l'observance du dimanche, en comité, 5785 et suiv., 5834, 5855 et suiv., 5899 et suiv.; article 6, 5957 et suiv.; article 9, 6423 et suiv.; amendement, 6440, 6442, 6444; article 11, 6510 et suiv.; article 2, 6764 et suiv., 6770 et suiv.; article 3, 6809 et suiv.; article 3, amendement Bureau, 6840; article 3, amendement Béland, 6842; article 4, 6846 et suiv., article 7, 6856 et suiv.; observ. sur mot. Gervais, 6860 et suiv.; réimpression du bill avant 3e l., 6861; 3e l., 7406, amendement Ross à l'article 4, 7417 et suiv.; sur mot. Aylesworth, amendement à l'article 5, 7481 et suiv.; sur mot. Aylesworth pour suppression de l'article 5, 7491 et suiv.; observations générales, 7558 et suiv., amendement, 7560, mis aux voix et rejeté, 7561-62; amendements du Sénat, 7882 et suiv., 7915.
- Disraéli, quai, (sub.) 7150 et suiv., 7167.
- Documents, dépôt, (débat sur int. Foster) 13 et suiv.; (int.) 1006, 1301 et suiv., 1418, 1419; (int.) 2000, 2295; dépôt, (int.) débat, 739 et suiv.
- Douanes, ministère, (int. sur mot. Reid pour doc.) 6994.
- Dragage : à Port-Arthur et Fort-William, soumission, (int.) 1911.
- Dragueur "Galveston", achat, (sub.) 2996 et suiv., 2999 et suiv.
- Echo-Bay, quai, parachèvement, (sub.) 7246 et suiv.
- Édifices publics : tour de l'ouest, écroulement, (observ.), débat, 1195 et suiv., 1316 et suiv., 1354 et suiv., (int.) 1633; (mot. pour rapport des témoignages) 5499; qui a dressé les plans de la tour de l'ouest? (int.) 5666; tour de l'ouest, écroulement, rapport, (mot. pour doc.) 3807; (mot. pour rapport des témoignages) 5499.
- Élections fédérales, bill (n° 2) modifiant la loi de 1900 y relative, 1ère l., 15; 2e l., 453; (mot. pour renvoi au comité) 454; comité d'enquête sur moyen d'éviter actes de corruption et sur procédure par rapport à pétitions d'élections, (mot.), 218, 243, retirée, 915, (int.), 4914.
- Élections fédérales contestées, bill (n° 5) modifiant la loi y relative, 1ère l., 16; 2e l., 459.
- Élections partielles, mandats émis, quand auront-elles lieu? (int.) 7916.

Borden, Robert Laird.—Suite.

- Electricité : exportation de l'énergie électrique, etc., réglementation, bill (n° 145) à cette fin, 2e l., 3153 et suiv.
- Emprunts temporaires, (int.) 175.
- Exercice financier, bill (n° 162) en modifiant le terme, 2e l. et comité, 5219 et suiv.
- Explication sur un fait personnel : débat sur mot. Foster concernant marchés faits avec la "North Atlantic Trading Company", (remise à plus tard) 2306; explication sur un fait personnel par M. Macpherson, article du "News", de Toronto, (débat) 3148 et suiv.; explication sur un fait personnel par l'honorable M. Foster, article de la "Presse", 26 mai 1906, (débat sur mot. Foster pour comparution de M. Cinq-Mars à la barre de la Chambre) 4827 et suiv.; comparution de M. Cinq-Mars, 5411 et suiv., 5449-50 et suiv.
- Expositions : crédit supplémentaire, (sub.) 316.
- Fer : fabrication avec le minerai du Canada, octroi de primes, (débat sur mot. Conmee) 3888 et suiv.
- Foin : débat sur projet de résolution Beau-parlant tendant à en réglementer la vente, 4122 et suiv.
- Fruits : destinés à l'exportation, inspection, (débat sur mot. Smith pour doc.) 1439 et suiv.
- Guerre sud-africaine : récompenses aux volontaires canadiens, (observ. sur mot. Brodeur) 450.
- Haut commissaire à Londres, correspondance avec MM. Preston et Griffiths, (int.) 1806.
- Ile du Prince-Edouard, chemin de fer, recettes et dépenses, (observ.) 7694.
- Immigrants : amenés du Royaume-Uni sous de fausses représentations, (débat sur mot. Smith pour doc.) 3010, 3044 et suiv., 7914.
- Immigration : agents au Canada, en Angleterre et à l'étranger, appointements, (sub.) 1394 et suiv., 1707 et suiv., la "North Atlantic Trading Company", (sub.) 1707 et suiv.; immigration, bill (n° 170) y relatif, en comité, 1325 et suiv., 5544 et suiv., agents, (sub.) 6017 et suiv.
- Indiens, (sub.) : écoles indiennes, provinces maritimes, Ontario et Québec, 745; études topographiques, réserve indienne des lacs Croches, 980 et suiv.; dépenses générales, écoles indiennes, 993; Indiens de la Colombie-Anglaise, agence de la côte nord-ouest, entretien de ses bateaux, 1134 et suiv.; bill (n° 194) modifiant la loi relative aux Indiens, en comité, 5568 et suiv.
- Institut impérial de Londres, renouvellement des articles canadiens y exposés, (sub.), débat sur mot. Paterson, 693 et suiv.
- Intercolonial : situation financière, (débat sur observ. Emmerson) 130 et suiv.; permis de circulation, dépositions, (mot. pour doc.) 363; achat d'une propriété à Halifax, (int.) 1804; (sub.) améliorations à Halifax, 5195 et suiv.; acquisition de terrains à Moncton, (débat sur observ. Ames) 990 et suiv.; achat de terrain, achat d'huile, etc., (débat sur observ. Barker) 7704 et suiv.; recettes et dépenses, (observ.) 7694.
- Intérieur : ministère, (sub.) 378; rapport, dépôt, (mot. pour doc.) 502, (int.) 503, 586.
- Invitation au roi et à la reine à visiter le Canada, adresse à cette fin, (observ. sur mot. Belcourt) 1747.

Borden, Robert Laird.—*Suite.*

- Japon : traité conclu avec ce pays, documents y relatifs, dépôt, (int.) 129, 738, 1418, 3435, 5896.
- Jeunes filles : vendues ou mises en esclavage pour fins immorales, à la Colombie-Anglaise, (mot. pour doc.) 1798.
- Juifs : massacre en Russie, (débat sur observ. Macdonell) 238.
- Juges : juges des cours provinciales, bill (n° 13) modifiant loi de 1905, 2e l., 902 et suiv., comité, 5502 et suiv.; bill (n° 83) en comité, 1825 et suiv.
- Juges du Manitoba, traitements, (en comité sur projet de résolution) 5130 et suiv.
- Justice : administration, (sub.) 505.
- Langevin, sir Hector, décès ; éloge, 5209.
- Lewis, Jamieson Webster, affranchissement, bill (n° 85) y relatif, en comité, 2900.
- Listes électorales : impression pour l'année actuelle, (int.) 2515.
- Loi électorale et indépendance du Parlement, bills y relatifs, rapport du comité nommé pour les étudier, (int.) 7261.
- Marine et Pêcheries : rapport annuel, dépôt, (int.) 1306.
- Matelots ; enrôlement forcé dans la Colombie-Anglaise, enquête, (int.) 5116.
- Mines : concession à Ray & Brownson, annulation, (int.) 1911 ; surintendant des mines, appointements, (sub.) 6083 et suiv.
- Ministère : changements, explication, (rép. à int. Borden) 233, (débat sur observ. Laurier) 266 et suiv. ; (observ. sur explication Laurier) 4642 et suiv.
- Ministres et sous-ministres : ne devraient pas exercer le droit, (débat sur mot. Lennox) 2851 et suiv.
- Murray-River : expropriations, dommages, réclamation par les propriétaires, (rép. à observ. McLean) 6145 et suiv.
- Naturalisation, lois de, dans colonies de l'empire, (mot. pour doc.) 358, 1519.
- Naufages dans le Saint-Laurent, (int.) 175 ; (mot. pour doc.) 211 ; sur côtes du Pacifique, (mot pour doc.) 1798.
- Navigation : dans les eaux de la Colombie-Anglaise, (débat sur observ. Macpherson) 1544 et suiv. ; aide à la navigation, (mot. pour doc.) 1798.
- Navires : sûreté des, bill (n° 48), comité, 3e l., 4127 et suiv. ; en comité, 7058 et suiv.
- Nouvelle-Ecosse : hon. D. C. Fraser, nouveau lieutenant-gouverneur, (int.) 867.
- Observatoire astronomique de l'Etat, appointements des employés, (sub.) 6022 et suiv.
- Ottawa : hôtel des postes, reconstruction, état des travaux, (int.) 1634, (sub.) 7235.
- Parc des Montagnes Rocheuses, bill (n° 164), en comité, 4848 et suiv., 4871.
- Pêcheries : juridiction du gouvernement fédéral et des gouvernements provinciaux, (mot. pour doc.) 799 ; bill (n° 223), (taxe de \$50 sur les baleiniers), en comité, 7048 et suiv.
- Peer, Jean-Albert, bill (n° 169) pour lui faire droit, en comité, 5594.
- Pénitenciers, bill (n° 176), en comité, 5522 et suiv.
- Pensions de certains membres du conseil privé ; et indemnité des députés et sénateurs, bill (n° 18) y relatif, 2e l., 3051, 3101 et suiv. ; bill (n° 220) abrogeant l'acte relatif aux pensions de certains membres du conseil privé, 1re l., 5318 et suiv. ; 2e l. et comité, 5670 et suiv. ; en comité, 7851 et suiv.

Borden, Robert Laird.—*Suite.*

- Phares : construction, et aides à la navigation, (sub.) 5032 et suiv.
- Pilotage : commissaire du, contribution de leurs services, (int.) 794 ; pilotage, fonds de, à Sydney-nord, affaire McLean, (rép. à observ. Boyce) 5572 ; commission d'enquête, Sydney-nord, (observ. sur mot. Boyce pour doc.) 6996.
- Placements fiduciaires, effets provinciaux devant y servir, (int. sur rapport déposé) 1631.
- Pluie artificielle au Yukon, (débat sur observ. Foster) 582 et suiv.
- Poids et mesures : bill (n° 14) modifiant la loi y relative, 2e l., 911 et suiv.
- Postes, (sub.) : transport des dépêches, 550 et suiv. ; service au Yukon, 1576.
- Préfontaine, feu l'hon. Raymond, (correction d'un mot à son sujet) 6787.
- Preston, W. T. R., (débat sur mot. Monk pour le faire comparaître à la barre de la Chambre comme témoin, et amendement Laurier) 4581 et suiv. ; (débat sur motion Monk demandant qu'il ne soit plus inspecteur d'immigration) 7100 et suiv.
- Prêteurs d'argent, bill (n° 11) les concernant, en comité, 365 et suiv. ; ce bill sera-t-il adopté à la présente session ? (int.) 6237, 6863 ;
- Preuve, bill (n° 68) modifiant la loi y relative, en comité, 1314 et suiv., en comité, 1809 et suiv.
- Prince Arthur de Connaught, visite au Canada (observ.) 767.
- Québec : prêt de \$150,000 à la commission du port, bill (n° 174) à cette fin, en comité, 4926 et suiv. ; ports et rivières, (sub.) 7239 et suiv.
- Réserves forestières, bill (n° 47) concernant l'établissement de, en comité, 2902 et suiv., 3403 et suiv., 3620 et suiv., 5688 et suiv.
- Rivière Magnetawan, phare, construction, (observ. sur int. Bennett) 6992.
- Routes et réserves de terrains pour routes publiques dans la Saskatchewan, bill (n° 202) y relatif, 1ère l., 5498 ; comité, 5696 et suiv.
- San-Francisco : tremblement de terre, destruction de la ville ; secours, contribution de \$100,000 par le Gouvernement canadien, (observ. sur mot. Fielding) 1807, emploi, (observ. sur mot. Osler) 2964 ; (projet de résolution Fielding) 4459.
- Sénat : révision de sa constitution, (débat sur mot. McIntyre) 2370 et suiv.
- Sénat et Chambre des communes, bill (n° 97) modifiant la loi y relative, (1905), 2e l., 1844 et suiv. ; en comité, 7333 et suiv. ; bill (n° 10), idem, comité et 3e l., 7866-67.
- Session, tardive, (observ.) 7.
- Statuts refondus : publication, (int.) 6863.
- Steamer "Arctic," enquête sur son voyage, motion Laurier, (int.) 3675, amendement à mot. Laurier, 3715-21 et suiv. ; mis aux voix, et rejeté, 3762, 63, 64 ; 2e rapport du comité d'enquête, (débat sur mot. Maclean pour adop.) 6552 et suiv., 6595 et suiv., 6696 et suiv.
- Steamers et brise-glaces de l'Etat, (sub.) 3231 et suiv., 3436 et suiv., 4221 et suiv., 4955 et suiv.
- Système métrique, (sub.) : série de conférences, 2679 et suiv.
- Tarif allemand : réception par le ministre des Douanes, (int.) 1307 ; tarifs douaniers de l'Allemagne et du Canada, (débat sur

Borden, Robert Laird.—*Suite.*

- mot. Armstrong pour doc.) 1940 et suiv., 1951 et suiv.
- Télégraphes: expropriation de lignes au Manitoba, (observ. sur int. Roche) 6418.
- Téléphone Bell du Canada, bill (n° 81), en comité, 4063, 6150 et suiv.
- Terres fédérales: concédées aux chemins de fer, obligation d'en compléter le choix, (débat sur mot. Roche) 1053 et suiv., 1097 et suiv.; achat de terres par compagnies, syndicats, etc., (int.) 1919, 1925, 2769, 2963, 3152, 3358; titres de terres émis au Manitoba, dans l'Alberta et la Saskatchewan, (sur mot. Ames pour doc.) 3001 et suiv.; administration et vente des terres fédérales, avis de mot. demandant nomination d'un comité d'enquête à ce sujet) 4130; motion, débat, 4265 et suiv., (motion mise aux voix et rejetée) 4810-11-12; échange de terres affectées au soutien des écoles, contre d'autres terres fédérales, bill (n° 201) à cette fin, en comité, 5232 et suiv.
- Transports: commission, dépôt de son rapport, (mot. pour doc.) 220.
- Travaux publics, (sub.): commis et employés appointements, 6959, 7219 et suiv.; divers, 7250.
- Vétérans canadiens, services lors des incursions féniennes, récompense, (débat sur mot. Monk) 660 et suiv.
- Wagner, Philip: emploi, destitution, (observ. sur mot. Fowler) 5743 et suiv.
- White, hon. Peter, décès, éloge, 2608.
- Young, hon. John, érection d'un monument à Montréal, bill (n° 55) permettant aux commissaires du port d'y contribuer, 1ère l., 680.
- Yukon: conseil électif, création, (int.) 2:59; lois minières applicables au Yukon, bill (n° 153) y relatif, en comité, 3500 et suiv., 4916 et suiv.; besoins administratifs, (débat sur observ. Thompson) 5238; administration, (sub.) 6072 et suiv.; annulation de certaines concessions, (int.) 6726; pluie artificielle, insuccès de M. Hatfield. (sur observ. Foster) 7387; or, droit régalien sur production, inégalité, (observ.) 7856.

Bourassa, Henri, *Labelle.*

- Bouées à gaz: explosion à Kingston, indemnités, (sub.) 4984.
- Chemins de fer: bill (n° 62) ayant pour objet de modifier la loi de 1903 y relative, en comité, 6400 et suiv., 6287 et suiv.
- Compagnie de la baie d'Hudson, réclamation de ses employés, (mot. pour doc. y relatifs) 7388.
- Compagnie dite "North Atlantic Trading Company", marchés pour importation d'immigrants, (débat sur mot. Foster demandant qu'il y soit mis fin) 2501 et suiv.
- Chutes d'eau, (débat sur mot. Monk pour doc.) 618 et suiv.
- Débats: comité, 2e rapport, préparation d'un index analytique, (débat sur mot. Gervais pour adop.) 2084.
- Dimanche: bill (n° 12) concernant l'observance du dimanche, en comité, 5764 et suiv., avis d'une proposition d'amendement concernant le flottage du bois et la conservation des récoltes, 5893; proposition dudit amendement, 5898 et suiv., réservée, 5900; sur proposition d'amendement Aylesworth à l'article 4, 5904 et suiv.; proposition d'amendement à l'article 4, 5914-21, article 4

Bourassa, Henri.—*Suite.*

- réservé, 5929; sur propositions d'amendements à l'article 5, 5938 et suiv.; article 6, 5954 et suiv.; article 9, 6427 et suiv.; article 10, 6445 et suiv.; article 11, 6452 et suiv.; amendement, 6452-53, 6503 et suiv.; rejeté, 6533; article 15, 6539; article 16, 6540; assemblée publique à Montréal au sujet du dimanche, (débat sur explications Piché) 7015 et suiv.; 3e l., amendement Ross, 7406 et suiv.; amendement Ross à l'article 4, 7421 et suiv.; amendement Martin à l'article 5, 7436 et suiv.; amendement à l'article 9, 7459-60, rejeté, 7460; sur mot. Aylesworth pour 3e l. du bill, 7503 et suiv., 7540 et suiv., amendement, 7537, mis aux voix et rejeté, 7553-54; amendements du Sénat, 7907 et suiv.)
- Edifices publics: écroulement de la tour de l'Ouest, (débat sur observ. Borden) 1197.
- Explication de nature personnelle par M. Macpherson, article du "News", de Toronto, (débat) 3145 et suiv.; absence de l'h. député de Montmagny, article de la "Presse", 4458.
- Fleuve Saint-Laurent, chenal des navires, chiffre de la pression dans bouées à gaz à basse pression, (sub.), (int.) 2994.
- Invitation au roi et à la reine à visiter le Canada, adresse à cette fin, (observ. sur mot. Belcourt) 1749.
- Juifs: massacre en Russie, (débat sur observ. Macdonell) 233 et suiv.
- Pensions de certains membres du conseil privé et indemnité des députés et sénateurs, bill (n° 18) y relatif, 2e l., 3081 et suiv.; rectification au sujet du sénateur Cox, 3230; pensions de certains membres du conseil privé, bill (n° 220) tendant à abroger l'acte y relatif, 3e l., 7876
- Preston, W. T. R., (débat sur mot. Monk pour le faire comparaître à la barre de la Chambre comme témoin, et sur amendement Laurier à l'encontre) 4637 et suiv.
- Prêteurs d'argent, bill (n° 11), en comité, 7000 et suiv.
- Sénat et Chambre des communes, bill (n° 97), modifiant la loi de 1905, en comité, 7326 et suiv.
- Terres fédérales: concédées aux chemins de fer, obligation d'en compléter le choix, (débat sur mot. Roche) 1114; administration et vente, (débat sur mot. Borden pour comité d'enquête) 4805 et suiv.

Boyce, Arthur Cyril, *Algoma-ouest.*

- Agriculture: produits en douane au Sault-Sainte-Marie comme venant des Etats-Unis, (int.) 2140.
- Bateaux pêcheurs américains: allocation aux percepteurs des douanes sur émission de permis de pêche à ces bateaux (sub.) 3803.
- Chemins de fer: subventions, (en comité sur projet de résolution) 6301 et suiv., 6346 et suiv.
- Chemin de fer Pacifique-Atlantique, a-t-il été déclaré d'utilité générale? (int.) 863; bill (n° 173), en comité, 6212 et suiv.; 3e l., 6495 et suiv., amendement, 6495; 6863 et suiv.
- Commission des eaux limitrophes: rapports au sujet de travaux dans la rivière Sainte-Marie, (mot. pour doc.) 1031.
- Compagnie de force motrice de la Grande-Rivière et de l'Ouest, bill (n° 216), en comité, 7198 et suiv., 7466 et suiv.

Boyce, Arthur Cyril.—*Suite.*

Compagnie dite "Twelve Mile Power Company", bill (n° 183) la constituant en corporation, amendement du Sénat, 2e l., 7473.
 Copper-Cliff, service postal, amélioration, (int.) 7912.
 Demers, Joseph : réclamation, (int.) 787.
 Duncan, A. G., emploi, (int.) 440.
 Echo-Bay : quai, construction, coût, (int.) 2092 ; quai, parachèvement, (sub.) 7245 et suiv.
 Goodall, J. A. : permis de pêche à lui accordé, (int.) 6245.
 Grand chemin de fer du Nord : subvention demandée au Gouvernement, (int.) 2140, (mot. pour doc.) 2338, 2769.
 Grands lacs : pêcheries, enquête, protection, (int.) 788.
 Ile du Poison-Blanc, expropriation, plans à cette fin, etc., (int.) 196, 863, (mot. pour doc.) 1031, 1910.
 Indiens : ventes de leurs terres dans l'Algo-ma-est et l'Algo-ma-ouest, (int.) 2141, (mot. pour doc.) 2337 ; rapports des agents à ce sujet, (mot. pour doc.) 2337 ; bill (n° 194) modifiant loi relative aux Indiens, en comité, 5560 et suiv.
 Juges des cours provinciales : bill (n° 13), en comité, 5521 ; bill (n° 83) modifiant la loi relative aux juges des cours provinciales, en comité, 1822 et suiv.
 Lamont, John D., emploi, (int.) 2329, 2770, 3326.
 Little-Current : receveur de la poste, destitution et remplacement, (int.) 2798.
 McIntosh, Eileen-Mary, bill (n° 185) pour lui faire droit, en comité, 6206 et suiv.
 Marine et pêcheries : agences, loyers et dépenses casuelles, (sub.) 3686 et suiv.
 Ottawa, (sub.) : hôtel des monnaies, 6898 ; édifices administratifs, édifice de l'ouest, 6709 et suiv.
 Phares : salaires et allocations des gardiens, (sub.) 3682 et suiv.
 Pilotage : fonds de, à Sydney, affaire McLean, (observ.) 5570 ; commission d'enquête, Sydney-nord, (mot. pour doc.) 6994 et suiv.
 Pilotes : versements aux fonds de retraite et de secours, (mot. pour doc.) 1032.
 Piscifactories : établies sur lacs Huron et Supérieur, (int.) 196.
 Poisson : exportation, droits, (mot. pour doc.) 1031, 1910.
 Postes : location des boîtes dans bureaux de poste, (int.) 439 ; divers, (sub.), 572 et suiv.
 Prêteurs d'argent, bill (n° 11) les concernant, en comité, 367.
 Rivière Sainte-Marie, dragage, (int.) 443, 467.
 Sault Sainte-Marie, cale du Gouvernement, (int.) 441 ; poursuite contre la municipalité par le Gouvernement, (int.) 2334 ; prétendue émeute de 1903, envoi de volontaires, réclamations, (mot. pour doc.) 2338 ; dépôt de charbon sur qual de l'Etat, (int.) 3592.
 Silverwater, quai, (sub.) 7186 et suiv.
 Sutherland, George M., emploi, (int.) 2328, 2770, 3326.
 Sydney, C.-A., commission du pilotage, (mot. pour doc.) 1910.
 Terres fédérales : titres de terres émis au Manitoba, dans l'Alberta et la Saskatchewan, (observ. sur mot. Ames pour doc.) 3019 et suiv.

Boyce, Arthur Cyril.—*Suite.*

Thessalon : receveur de la poste, le loyer des tiroirs lui appartient-il ? date de son dernier rapport, (int.) 2798.

Boyer, Gustave, *Vaudreuil.*

Canaux : éclusiers, réglementation de leurs salaires, (int.) 4817.
 Foin : débat sur projet de résolution Beau-parlant tendant à en réglementer la vente, 4108 et suiv.
 Rivière Ottawa : bouées à ajouter depuis l'écluse de Carillon jusqu'au canal Saint-Anne de Bellevue, (int.) 1423.
 Seigneurie de Rigaud, paiements aux propriétaires, (int.) 1027.
 Sirop d'érable : falsification, moyens à prendre pour l'empêcher, (mot.) débat, 1448 et suiv.
 Succession Harwood, à Vaudreuil, moyens de communication, construction d'un quai, obligations du Gouvernement à cet égard, (int.) 1139.

Bristol, Edmund, *Toronto-centre.*

Chambre des communes, ventilation, (observ.), débat, 7563 et suiv.
 Chemins de fer : bill (n° 62) modifiant la loi de 1903 y relative, en comité, 6251 et suiv., 7278.
 Cour suprême : renvoi de questions à cette cour par l'Exécutif, (int.) 1735 ; cour suprême et d'échiquier, bill (n° 67) modifiant la loi y relative, en comité, 3596 et suiv.
 Dimanche : bill (n° 12) concernant l'observance du dimanche, en comité, article 11, 6469 et suiv., 6506 ; 3e l., amendement Ross à l'article 4, 7417, 7421 ; amendement Martin à l'article 5, 7445 et suiv.
 Preston, W. T. R., (débat sur motion Monk demandant qu'il ne soit plus inspecteur d'immigration) 7107 et suiv.
 Sénat et Chambre des communes, bill (n° 97) modifiant la loi de 1905, 7339 et suiv.
 Terres fédérales : administration et vente, (débat sur mot. Borden pour comité d'enquête) 4329 et suiv.

Broder, Andrew, *Dundas.*

Chamberlain, Dr T. F., emploi, (int.) 5126.
 Chemins de fer : bill (n° 9) modifiant la loi de 1903, 2e l., 853 et suiv. ; bill (n° 62), idem, en comité, 2655 et suiv.
 Dimanche : bill (n° 12) concernant l'observance du dimanche, en comité, article 4, 5908.
 Edifices publics : écroulement de la tour de l'ouest, (débat sur observ. Borden) 1317 et suiv.
 Guerre sud-africaine : récompenses aux volontaires canadiens, (mot.) 446, mise aux voix et rejetée, 451.

Brodeur, hon. Louis-Philippe, *Rouville.*

Accise, (sub.) : appointements, 1603 et suiv.
 Ajournement : (mot.) 3890.
 Alcool méthylique fourni aux fabricants, (sub.) 1614 et suiv.
 Baie Georgienne : station biologique, laboratoire, (sub.) 3801.
 Baleiniers : droit de \$50 pour chacun, (motion pour comité sur projet de résolution) 6245 ; en comité, 6894 ; pêcheries, bill (n° 223), (droit de \$50), y relatif. 1re l., 6895 ; 2e l. et comité, 7047 ; 3e l., 7049.

Brodeur, hon. Louis-Philippe—*Suite.*

- Baril, Alfred, emploi à Sorel, (rép. à int. Léonard, 865.
- Bateaux: pêcheurs des Etats-Unis, allocation aux percepteurs des douanes sur émission de permis de pêche à ces bateaux, (sub.) 3803.
- Bateaux à vapeur: inspection, bill (n° 16) modifiant loi de 1898, 2e l., 1188; inspection (sub.) 3781.
- Bouées: installation dans le chenal, entre Châteauguay et Beauharnois, (rép. à int. Piché) 2795; fabriquées à l'étranger, (rép. à int. Foster) 3495; entretien et réparations des bouées, (sub.) 3710 et suiv.
- Bouées à gaz: paiements à Thomas L. Wilson, (rép. à int. Foster) 794; nombre et coût, (rép. à int. Taylor) 1016; explosion à Kingston, indemnités, (sub.) 4982 et suiv.
- Brooks, F. L. et Cie, paiement fait à cette maison, (rép. à int. Foster) 1143, (rép. à int. Northrup) 3499.
- Canaux: éclairage, (rép. à mots. Sproule et Foster pour doc.) 6725 et suiv.
- Capitaines et seconds de navires: bill (n° 7) modifiant la loi, relative à leurs certificats, 2e l., 479 et suiv.; comité, 485 et suiv., 872 et suiv.; 1033; (mot. pour renvoi à comité spécial) 1033.
- Carbure: achat, (rép. à int. Foster) 1020, 1139.
- Château-Richer: quayages depuis 1904, (rép. à int. Ames) 4821.
- Chemins de fer: bill (n° 17) modifiant la loi de 1903, 2e l., 918.
- Compagnies d'assurance: commission d'enquête, travaux, (débat sur observ. Kemp) 3897.
- Compagnie des lignes d'embranchement du Grand-Tronc-Pacifique, bill (n° 75) la constituant en corporation, en comité, 5834.
- Comptes publics, comité, malentendu au sujet de la convocation d'une réunion, (rép. à observ. Foster) 6993.
- Coughlin, B. J., paiements à lui faits, (rép. à int. Foster) 1015.
- Cowie, passe migratoire du barrage de, à Milton, comté de Queen, (rép. à int. Crockett) 1923.
- Débats: comité, 2e rapport, préparation d'un index analytique, (débat sur mot. Gervais pour adop.) 2085.
- Demers, Joseph: réclamation, (rép. à int. Boyce) 788.
- Dickenson's-Landing: phare, coût, (rép. à int. Taylor) 1015.
- Dimanche: bill (n° 12) concernant l'observance du dimanche, en comité, sur mot. Aylesworth, amend. à l'article 5, 7480; sur mot. Aylesworth pour 3e lecture et adoption des amendements, 7499 et suiv.; amendements du Sénat, 7910 et suiv.
- Doré: pêche dans le lac Huron, saison interdite, (rép. à int. Gunn) 2095.
- Dragueurs: de M.M. Daly et Hanman, usage, rép. à int. Taylor) 787; dragueurs sous la direction de l'ingénieur Cowie, (rép. à int. Lancaster) 4262; nouveaux dragueurs dans le Saint-Laurent, (sub.) 7776; dragueur "Galveston," dans le Saint-Laurent, (sub.) 7777.
- Dragueur "Galveston": achat par le Gouvernement, (rép. à int. Barker) 2517; achat, (sub.) 2995, 2998.
- Ecole de marine, création, (rép. à int. Piché) 2797.

Brodeur, hon. Louis-Philippe—*Suite.*

- Fleuve Saint-Laurent: éclairage, coût, (rép. à int. Taylor) 1191, 1625; chenal des navires, (sub.) 2966; profondeur du chenal entre Québec et Montréal, (rép. à int. Gervais) 4910.
- Foin: débat sur projet de résolution Beau-parlant tendant à en réglementer la vente, 4114 et suiv.; (motion pour renvoi du bill (n° 116) à cette fin, au comité d'agriculture) 4124.
- Fonte: livrée à Sorel pour le département de la Marine et des Pêcheries, paiements, (rép. à int. Bergeron) 5129.
- Found, W. A., observateur météorologique, allocation, (sub.) 3778.
- Fraser, B. H. et J. F., emploi, (rép. à int. Foster) 1022.
- Gendarmerie à cheval du Nord-Ouest—bateau-patrouille dans la baie d'Hudson, (sub.) 4981.
- Gallant, W. A., emploi, (rép. à int. Ganong) 1144.
- Gaz et lumière électrique, (sub.): appointements des inspecteurs, 2677.
- Goodall, J. A., permis de pêche à lui accordé, (rép. à int. Boyce) 6245.
- Goose-Harbour: pose de bouées, (rép. à int. Lefurgey) 3838.
- Grands lacs: pêcheries, enquête, protection, (rép. à int. Bennett) 594; (rép. à int. Boyce) 788.
- Homarderies, (sub.) 3793.
- Hôpitaux de marine: réparations, soin des matelots, (sub.) 3779.
- Houille: achat de la Cie-Allan, (rép. à int. Ingram) 4355.
- Huile: achat, (rép. à int. Foster) 1021.
- Ile-aux-Perdrix, aqueduc, (sub.) 5013.
- Ile du Prince-Edouard: navigation d'hiver, construction d'un steamer à cette fin, (rép. à int. Hughes) 334, (rép. à int. McLean) 348; entretien des communications avec terre ferme, de 1900 à 1905, dépenses, (rép. à int. Martin) 866; navigation d'hiver, (rép. à observ. Martin) 1005.
- Immigration: agents au Canada, en Angleterre et à l'étranger, appointements, M. de Coeli, agent en Belgique, (sub.) 1692.
- Lac Saint-François, fles; combien, à qui? etc., (rép. à int. Bergeron) 7854.
- Lac Saint-Louis: levés hydrographiques; quand seront-ils terminés? (rép. à int. Piché) 342.
- Lac Cecebe: phare, construction, paiements aux ouvriers, (rép. à int. Bennett) 1735.
- Lac des Deux-Montagnes: levés hydrographiques; le Gouvernement se propose-t-il d'en faire sur ce lac? Quand et combien faudra-t-il de temps pour achever ce travail? (rép. à int. Piché) 342.
- Lac Winnipeg, service d'un steamer, construction de ce steamer, (sub.) 7779, 7815.
- Levés hydrographiques, (sub.) 3778.
- Louisbourg: hôpital de marine, construction, coût, garde, etc., (rép. à int. Daniel) 1917, 2090.
- Maisonneuve, élection partielle, (rép. à observ. Monk) 2274 et suiv.
- Marine marchande du Canada; (rép. à observ. Lewis) 1247 et suiv.; rapport annuel, dépôt) 5118.
- Marine norvégienne, concurrence, article du "Record," de Sydney, (rép. à observ. Black) 4190 et suiv.
- Marine et Pêcheries: ministère, appointements et dépenses, (sub.) 334 et suiv.; rap-

Brodeur, hon. Louis-Philippe—*Suite.*

port annuel, (dépôt) 503 ; agence de Montréal, employés, local, etc. (rép. à int. McLean) 1141 ; rapport annuel, dépôt, (rép. à int. Borden) 1306 ; agences, loyers et dépenses casuelles, (sub.) 3684 et suiv.

Matelots : naufragés et dans le dénûment, (sub.) 3781 ; enrôlement forcé dans la Colombie-Anglaise, enquête, (rép. à int. Borden) 5117.

Merwin, George T., paiements à lui faits, (rép. à int. Foster) 793 ; (rép. à int. Northrup) 3499.

Miscouche, I.P.-E., batture, bouées, (rép. à int. Lefurgey) 601.

Montmagny : traitement de Louis Dionne, percepteur des douanes et maître du port, (rép. à int. Paquet) 4820.

Montréal : commission du port, bill (n° 124) y relatif, 1ère l., 1725 ; 2e l. et comité, 2251 ; comité, 2267, 2693, 2709 ; 3e l., 2732 ; commission du port, honoraires de présence à chaque membre et ex-membre, (rép. à int. Daniel) 1730 ; recettes et dépenses du port, (rép. à int. Sinclair) 2801 ; commission du port, avances de certaines sommes d'argent à ladite commission, (mot. pour comité sur projet de résolution) 5753 ; en comité, 6893 ; projet lu et adopté, 6894 ; bill (n° 222) à cette fin, 1ère l., 6894 ; 2e l. et comité, 7039 ; 3e l., 7047.

Naufrages : sur la côte du Pacifique, (rép. à int. Smith) 350 ; accidents et naufrages sur le fleuve Saint-Laurent, (rép. à int. Bergeron) 605, 795, 1007, 1135 ; enquête, (sub.) 4981.

Navigation : dans le détroit de Northumberland, (rép. à int. Hughes) 1305 ; dans les eaux de la Colombie-Anglaise, (débat sur observ. Macpherson) 1529, 1537 et suiv. ; feux pour la navigation, par qui fournis ? (rép. à int. Bennett) 4818 ; aide, (sub.) 7800.

Navires : sûreté des, bill (n° 48) modifiant loi y relative, 2e l. et comité, 1189 ; 3e l., 1252 ; comité, 3e l., 4124 et suiv.

Navires de l'Etat : approvisionnements, dépenses, (rép. à int. Foster) 1015 ; service, personnel et nombre de navires, (rép. à int. Foster) 1029, 1045.

Noble, W. H., emploi, (rép. à int. Foster) 1022.

Observatoire magnétique, (sub.) 3777.

Palmer's-Point, phare, construction, réclamation de G. W. Palmer, (rép. à int. Fowler) 6244.

Pêche : à la claie, dans le comté de Charlotte, nouveaux permis, à qui accordés, (rép. int. Ganong) 1619 ; permis accordés dans le comté de Queen, (rép. à int. Lefurgey) 4264.

Pêcheries, (sub.) : inspecteurs, gardes-pêche, etc., 3785, 3801 ; service de protection des pêcheries, 3796, 3802 ; exposition des pêcheries du Canada, 3799 ; primes de pêche, distribution, 3800 ; usines pour réduction du chien de mer, 3800, 3803 ; école de salaison de poisson, 3801 ; juridiction, (rép. à int. Lefurgey) 794 ; bill (n° 223), (taxe de \$50 sur les baleiniers), 1ère l., 6895 ; 2e l. et com., 7047 ; 3e l., 7049.

Phares : phares de Jack-Straw, Red-Horse et Gananoque, substitution d'éclairage et entretien, (rép. à int. Taylor) 603 ; phares : construction et coût, (rép. à int. Fos-

Brodeur, hon. Louis-Philippe—*Suite.*

ter) 1022 ; salaires et allocations des gardiens, (sub.) 3676 et suiv. ; entretien et réparations de phares et bateaux-phares, (sub.) 3710 et suiv., 3899 et suiv., 4931-4932 ; construction de phares, et aides à la navigation, (sub.) 4901 et suiv., 5030 et suiv., 5071 et suiv.

Pilotage : commission du, rétribution de leurs services, (rép. à int. Borden) 794 ; bill (n° 219) modifiant la loi relative au pilotage, 1ère l., 6718 ; commission d'enquête, Sydney-nord, (rép. à mot. Boyce pour doc.) 6995 et suiv.

Piscifactures, (sub.) : 3793, 3803.

Prescott : phare du moulin à vent, coût, (rép. à int. Taylor) 1015.

Quais permanents, dans le lac Saint-Pierre et ailleurs dans le Saint-Laurent, (sub.) 7777.

Québec, pont, (débat sur observ. Armstrong) 231 ; levée Louise, subvention pour compléter travaux, (mot. pour comité) 3593 ; prêt de \$150,000 à la commission du port, (projet de résolution) 4023 et suiv. ; bill (n° 174) à cette fin, 1ère et 2e l., et comité, 4031 ; comité, 4920 ; 3e l., 4928 ; pilotes, examen, (rép. à int. Ames) 4068.

Revenu de l'Intérieur, ministère, rapport annuel, 1ère et 2e parties, (dépôt) 232 ; appointements et dépenses, (sub.) 380 et suiv.

Rivière-des-Français, phare, construction, (rép. à int. Bennett) 1923.

Rivière Magnetawan, phare, construction, (rép. à int. Bennett) 6986 et suiv.

Rivière Ottawa : bouées à ajouter depuis l'écluse de Carillon jusqu'au canal Sainte-Anne-de-Bellevue, (rép. à int. Boyer) 1423.

Robertson, Andrew C., inspecteur des pêcheries, (rép. à int. Fowler) 4263.

Saint-Anicet : quai, réparations, gardien, (rép. à int. Walsh) 1619.

Sault Sainte-Marie : dépôt de charbon sur quai de l'Etat, (rép. à int. Boyce) 3592.

Service météorologique, (sub.) 3778.

Service océanique et fluvial, dépenses casuelles en général, (sub.) 7801, 7811 et suiv.

Sifflets de brume : inspection, (sub.) 3784.

Signaux : compagnie canadienne de signaux de brume, paiements à elle faits, (rép. à int. Foster) 793.

Sirop d'érable : falsification, moyens à prendre pour l'empêcher, (débat sur mot. Boyer) 1460 et suiv.

Souris : séchoir à poissons, construction, employés, etc., (rép. à int. McLean) 1424.

Steamer "Arctic" : approvisionnement, dépenses, (rép. à int. Foster) 1014 ; enquête sur son voyage, (débat sur mot. Laurier et amend. Borden) 3754 et suiv. ; (débat sur mot. MacLean pour adoption du 2e rapport du comité d'enquête) 6587 et suiv., 6695 et suiv.

Steamer "Kestrel", tonnage, emploi, coût, (rép. à int. Foster) 1021.

Steamer "King Edward", (rép. à int. MacLean) 4904.

Steamer "Maisonneuve" : emploi, équipage, coût, dépenses, (rép. à int. Northrup) 1620.

Steamer "Neptune", réparations, (sub.) 5013.

Steamer "Rembrandt", charbonnier, perte enquête à ce sujet, (rép. à int. Laurence) 1914.

Brodeur, hon. Louis-Philippe—Suite.

Steamer "Seagull", achat, (rép. à int. Bennett) 1005.

Steamer brise-glace dans le Saint-Laurent et le détroit de Northumberland, (sub.) 7774.

Steamers et brise-glaces de l'Etat y compris l'"Arctic", (sub.) 3279 et suiv., 3435 et suiv., 3899 et suiv., 4031 et suiv., 4193 et suiv., 4872 et suiv., 4928 et suiv.

Sutherland, George M., emploi, (rép. à int. Boyce) 2328.

Syney, N.-E., bill (n° 74) concernant le port de, 1ère l., 1002; 2e l., comité et 3e l., 2251.

Système métrique, (sub.): série de conférences, 2679 et suiv.

Tabac : canadien et importé, timbres, (sub.) 1612 et suiv.

Télégraphie Marconi : service à travers l'Atlantique, (rép. à int. Maclean) 334 ; stations, installation et entretien, (rép. à int. Foster) 792 ; stations à Cap-Race et Cap-Ray, (sub.) 7777.

Terres fédérales : titres de terres émis au Manitoba, dans l'Alberta et la Saskatchewan, (observ. sur mot. Ames pour doc.) 3018 et suiv.

Tyner's-Head : sifflet de brume, coût, (rép. à int. Stockton) 2333.

Williard, René A., transfert et appointements, (sub.) 5013-14 ; appointements, (sub.) 7774.

Young, hon. John, érection d'un monument à Montréal, bill (n° 55) permettant aux commissaires du port d'y contribuer, 1re l., 680 ; 2e l., comité et 3e l., 2251.

Bruneau, Arthur Aime, Richelieu.

Compagnie d'assurance de Rimouski, contre le feu, bill (n° 88), (motion pour adoption) 5062.

Bureau, Jacques, Trois-Rivières et Saint-Maurice.

Association dite "North-West Commercial Travelers' Association of Canada", bill (n° 212) la constituant en corporation, 1re l., 6143 ; 2e l., 6893 ; comité et 3e l., 7472.

Bouées à gaz : explosion à Kingston, indemnités, (sub.) 4987 et suiv.

Chemins de fer: bill (n° 62) modifiant la loi de 1903 y relative, en comité, 6264 et suiv., 7279.

Chemin de fer Québec-Midland, bill (n° 23) constituant en corporation la compagnie du, 1ère l., 362 ; 2e l., 541 ; comité, 1345 ; 3e l., 1346.

Compagnie dite "North Atlantic Trading Company," marchés conclus avec elle pour importation d'immigrants, (débat sur mot. Foster demandant qu'il y soit mis fin) 2073 et suiv.

Compagnie de navigation Richelieu-Ontario, bill (n° 65) y relatif, 1ère l., 859 ; 2e l., 1007 ; comité et 3e l., 3834.

Dimanche: bill (n° 12) concernant l'observation du dimanche, en comité, article 3, 6838 et suiv., amendement, 6838, 6839. rejeté, 6840 ; article 3, amendement Béland, 6841 ; 3e l., amendement Ross, 7407 et suiv ; sur mot. Aylesworth pour suppression de l'article 5, 7494 et suiv.

Edifices publics : écroulement de la tour de l'ouest, (débat sur observ. Borden) 1383 et suiv.

Bureau, Jacques—Suite.

Fruits; bill (n° 101) modifiant la loi de 1901 relative à la marque des collis de fruits, en comité, 2619.

Téléphone Bell du Canada, bill (n° 81) concernant la compagnie du, 1ère l., 1034 ; 2e l., 1347 ; comité, 4051, 4303, 4496, 6147, 6159 et suiv.; (mot. pour 3e l.) 6489 ; amendement Maclean, 6493, mis aux voix et rejeté, 6494 ; 3e l., 6495.

Burrows, Theodore Arthur, Dauphin.

Dimanche: bill (n° 12) concernant l'observation du dimanche, en comité, 5818 et suiv.

Réserves forestières, bill (n° 47) y relatif, en comité, 5678 et suiv.

Terres fédérales: administration et vente, (débat sur mot. Borden pour comité d'enquête 4719 et suiv.

Caldwell, Thomas Boyd, Lanark-nord.

Chemins de fer: subventions, (en comité sur projet de résolution) 6307 et suiv.

Fer: fabrication avec le minerai du Canada, octroi de primes, (débat sur mot. Conmee) 3874 et suiv.

Calvert, William Samuel, Middlesex-ouest.

Allen, James, bill (n° 192) tendant à lui faire droit, 1ère l., 5206 ; 2e l., 5360 ; comité et 3e l., 6189.

Banque Coloniale du Canada, bill (n° 188) la constituant en corporation, 1ère l., 4914 ; 2e l., 5360 ; comité et 3e l., 5634.

Banque dite "Farmers' Bank of Canada," bill (n° 127) y relatif, 1ère l., 1800 ; 2e l., 1912 ; 3e l., 3316.

Bills d'intérêt privé, présentation, (observ. sur mot. Macpherson pour prolongation de délai à cette fin) 2892.

Bulmer, Nettie N., bill (n° 218) pour lui faire droit, 1ère et 2e l., 6862 ; 3e l., 7193.

Chambre des communes: règlements, étude, 7829.

Chemin de fer Canadien du Pacifique, bill (n° 22) concernant la compagnie du, 1ère l., 362 ; 2e l., 541 ; comité et 3e l., 1180.

Chemin de fer de Grand-Valley, bill (n° 130) concernant la compagnie du, 1ère l., 1800 ; 2e l., 2128 ; comité et 3e l., 6188.

Chemin de fer de Niagara, Queenston et Sainte-Catherine, bill (n° 25) constituant en corporation la compagnie du, 1ère l., 362 ; 2e l., 541 ; 3e l., 3766.

Chemin de fer de Niagara, Sainte-Catherine et Toronto, bill (n° 133) concernant la compagnie du, 1ère l., 1800 ; 2e l., 2128 ; comité et 3e l., 4051.

Chemin de fer de Thorold au lac Erié, bill (n° 126) concernant la compagnie du, 1ère l., 1800 ; 2e l., 1912 ; comité et 3e l., 3264.

Compagnie d'éclairage et de force motrice de Puebla, bill (n° 128) changeant son nom en celui de compagnie des tramways, d'éclairage et de force motrice de Puebla, 1ère l., 1800 ; 2e l., 2128 ; 3e l., 2733.

Compagnie mexicaine d'éclairage et de forces motrices, bill (n° 95) y relatif, 1ère l., 1300 ; 2e l., 1624 ; 3e l., 2733.

Compagnie dite "Mexican Electric Company," bill (n° 96) ayant pour objet de changer son nom en celui de "Mexican Tramway and Electric Company," 1ère l., 1300 ; 2e l., 1624 ; comité, 2733 ; 3e l., 2735.

Compagnie du pont Trans-Niagara, bill (n° 161) y relatif, 1ère l., 3140 ; 2e l., 3324 ;

Calvert, William Samuel.—*Suite.*

comité et 3e l., 6188 ; amendement du Sénat, 2e l., 7473, adoption, 7575-76.

Compagnie de prêts et d'épargnes de Huron et Erié, bill (n° 21) y relatif 1ère l., 362 ; 2e l., 541 ; comité et 3e l., 3834.

Compagnie de tramways, d'éclairage et de forces motrices de Rio-de-Janeiro, bill (n° 94) y relatif, 1ère l., 1300 ; 2e l., 1624 ; 3e l., 2733.

Campbell, Archibald, *York-centre, O.*

Banque dit "Chartered Bank" de Londres et du Canada, bill (n° 204) la constituant en corporation, 1ère l., 5666 ; 2e l., 5893 ; comité et 3e l., 6892.

Chemins de fer : bill (n° 62) modifiant la loi de 1903 y relative, en comité, 6263 et suiv., 6389 et suiv.

Chemins de fer et Canaux, comité, (mot. pour siéger pendant séances de la Chambre) 5497.

Chemin de fer de la baie James, bill (n° 184) concernant la compagnie du, 1ère l., 4870 ; 2e l., 5360 ; comité et 3e l., 5634.

Chemin de fer Schomberg-Aurora, bill (n° 102) concernant la compagnie du, 1ère l., 1517 ; 2e l., 1767.

Chemin de fer de Vancouver à l'île Lulu, bill (n° 29), en comité, 1181 et suiv., 1344 et suiv.

Chemin de fer de Vancouver au sud de la vallée du Fraser, bill (n° 87) constituant en corporation la compagnie du, en comité, 3285.

Compagnie d'assurance du Canada contre les accidents en général, bill (n° 203), la constituant en corporation, 1ère l., 5666 ; 2e l., 5893 ; comité et 3e l., 6892.

Compagnie des lignes d'embranchement du Grand-Tronc-Pacifique, bill (n° 75) la constituant en corporation, en comité, 5833, 6103 et suiv.

Compagnie du pont et du chemin de fer terminal de Fort-William, bill (n° 120), en comité, 5535.

Compagnie de télégraphe Grand-Tronc-Pacifique, bill (n° 61), en comité, 4656 et suiv.

Compagnie du typewriter Underwood, bill (n° 123) concernant brevet (n° 69140) de la, 1ère l., 1724 ; 2e l., 1848.

Cour suprême de judicature du Nouveau-Brunswick, bill (n° 224), 3e l., 7391 et suiv.

Edmunds, Henry, bill (n° 69) concernant certains brevets de, 1ère l., 921 ; 2e l., 1346 ; 3e l., 2267.

Fer : fabrication avec le minerai du Canada, octroi de primes, (débat sur mot. Conmee) 3881 et suiv.

Grains, inspection, (sub.) 7755 et suiv.

Gray, Franklin Montgomery, bill (n° 122) concernant certain brevet de, 1ère l., 1724 ; 2e l., 1848 ; comité, 5065 ; 3e l., 5069.

Houk, Henry Luther, bill (n° 51) concernant un brevet à lui, 1ère l., 680 ; 2e l., 961 ; comité et 3e l., 3264.

McIntosh, Eileen Mary, bill (n° 185) pour lui faire droit, 1ère l., 4870 ; 2e l., 5071 ; (mot. Northrup) 5574 ; comité, 6190 ; 3e l., 6208.

Marine et Pêcheries : agences, (sub.) 3707.

Peer, Jean-Albert, bill (n° 169) tendant à lui faire droit, 1ère l., 3492 ; 2e l., 3834 ; comité, 5070, 5582 ; 3e l., 5595.

Poids et mesures, bill (n° 14) modifiant loi y relative, 1ère l., 174 ; 2e l., 905 ; renvoi au comité d'agriculture et de colonisation, 914 ; en comité, 2130 ; 3e l., 3047, 3050.

Campbell, Archibald.—*Suite.*

Preston, Mary Emeline, bill (n° 168) tendant à lui faire droit, 1ère l., 3492 ; 2e l., 3834 ; comité et 3e l., 5070.

Preston, W. T. R., (débat sur motion Monk demandant qu'il ne soit plus inspecteur d'immigration) 7116 et suiv.

Spencer, Muriel Violet, bill (n° 208 pour lui faire droit, 2e l., 5893 ; comité et 3e l., 6232. Steamers et brise-glaces de l'Etat, y compris l'"Arctic", (sub.) 4240 et suiv.

Téléphone Bell du Canada, bill (n° 81), en comité, 4055 et suiv.

Carney, Michael, *Halifax.*

Intercolonial, (sub.) : pour renforcer ponts, 5174.

Carrier, Louis A., *Lévis.*

Lévis : bassin de radoub trop petit, (int.) 4818

Carvell, Frank Broadstreet, *Carleton, N.-B.*

Camps militaires : registres matricules, transmission au ministère, (observ. sur int. Hughes) 1038.

Chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique, embranchements, bill (n° 75), en comité, 5622, 6110 et suiv., 6176 et suiv., amendement, 6114, mis aux voix et adopté, 6187.

Chemin de fer de Qu'Appelle, lac Long et Saskatchewan, bill (n° 86) concernant la compagnie du, 1ère l., 1299 ; 2e l., 1623 ; comité, 2735, 2773 ; 3e l., 2779.

Chemin de fer Transcontinental National, tracé entre Québec et Moncton, (débat sur mot. Crocket pour doc.) 1496 et suiv.

Code pénal de 1902, bill (n° 209) le modifiant quant aux loteries, 1ère l., 6143 ; 2e l., comité et 3e l., 7877-81.

Compagnie verrière de Toledo, brevets, bill (n° 110) y relatif, en comité, 3829 et suiv.

Dimanche : bill (n° 12) concernant l'observance du dimanche, en comité, 5859 et suiv. ; article 9, 6443 et suiv. ; article 11, 6460, 6536 et suiv.

Edifices publics : écroulement de la tour de l'ouest, (débat sur observ. Borden) 1332 et suiv.

Marine et pêcheries, agences, (sub.) 3706.

Preston, W. T. R., (débat sur mot. Monk pour le faire comparaître à la barre de la Chambre comme témoin, et sur amendement Laurier) 4614 et suiv.

Représentation de chaque province au Parlement, (débat sur mot Hughes) 1167.

Steamer "Arctic". enquête sur son voyage, (débat sur mot. MacLean pour adop. du 2e rapport du comité d'enquête) 6574 et suiv., 6615 et suiv.

Cash, E. L., *Mackenzie.*

Compagnie des lignes d'embranchement du Grand-Tronc-Pacifique, bill (n° 75), en comité, 6103.

Chisholm, Thomas, *Huron-est.*

Adresse en réponse au discours du trône, (débat) 28.

Annuaire statistique, (sub.) 2751.

Chambre des communes, ventilation, (débat sur observ. Bristol) 7564 ; éclairage et acoustique, idem, 7564.

Chemin de fer Transcontinental National, état des travaux de construction, (int.) 4003.

Chisholm, Thomas.—*Suite.*

- Commission des chemins de fer : démission de M. J. E. Duval, inspecteur des accidents. (int.) 2799.
 Congrès universel postal : représentant à Rome, (int.) 2799.
 Dimanche : bill (n° 12) concernant l'observance du dimanche, en comité. 5874 et suiv.; article 2, 6750 et suiv.
 Edifices publics : écroulement de la tour de l'ouest. (débat sur observ. Borden) 1322.
 Immigration : agents à l'étranger, appointements, (sub.) 1404 et suiv.
 Indiens : de la Colombie-Anglaise, soins médicaux et médicaments, 1120.
 Invitation au roi et à la reine à visiter le Canada, adresse à cette fin, (observ. sur motion Belcourt) 1750.
 Tarifs douaniers de l'Allemagne et du Canada, (débat sur mot. Armstrong pour doc.) 1949 et suiv.
 Terres fédérales : administration, (débat sur observ. Ames) 3262, 3265 et suiv.; homesteads dans les T.N.-O., irrégularités, (observ.) 1409.
 Viande en conserves : importée au Canada, (int.) 5127.

Chisholm, William, *Antigonish.*

- Dimanche, bill (n° 12) concernant l'observance du dimanche, en comité, article 3, paragraphe "j", amendement Hughes, 5874 et suiv.
 Glace-Bay, port, quai de Georgeville, (sub.), renvoi du surveillant Macpherson, 6969 et suiv.
 Gray, Franklin Montgomery, brevet, bill (n° 122) y relatif, en comité, 5069.
 Steamers et brise-glace de l'Etat, y compris "l'Arctic", etc., (sub.) 4888 et suiv.

Cinq-Mars, Joseph-Ernest-Eugene, *journaliste.*

- Explication sur un fait personnel par M. Foster, écrit de M. Cinq-Mars, comparaison de ce dernier à la barre de la Chambre, (observations et explications) 5425 et suiv.

Clare, George A., *Waterloo-sud.*

- Phares, construction, et aides à la navigation, approvisionnement de carburé, (sub.) 5086.

Clarke, Alfred H., *Essex-sud.*

- Cabotage : mot. modifiant loi y relative) 609.
 Chemin de fer terminal d'Essex, bill (n° 92) concernant la compagnie du, 1re l., 1300 ; 2e l., 1624 ; 3e l., 2128.
 Chemin de fer de Windsor à Chatham et à London, bill (n° 146) constituant en corporation la compagnie du, 1re l., 2384 ; 2e l., 2791 ; comité et 3e l., 5360.
 Chemin de fer de Windsor, Essex et Lake-Shore-Rapid, bill (n° 150) concernant la compagnie du, 1re l., 2384 ; 2e l., 2791 ; comité, 5356-57 et suiv.; comité et 3e l., 5535.
 Compagnie des charbonnages et du chemin de fer du Nord de l'Alberta, bill (n° 93) la constituant en corporation, 1re l., 1300 ; 2e l., 1624.
 Compagnie verrière de Toledo, brevets, bill (n° 110) y relatif, en comité, 3817 et suiv.
 Dimanche : bill (n° 12) concernant l'observance du dimanche, en comité; article 16, 6541

Clarke, Alfred H.—*Suite.*

- et suiv., amendement, 6543, adopté, 6543 ; sous-amendement Guthrie à amendement Monk, sur l'article 3, 7454 et suiv.
 Intercolonial, (sub), emploi des noirs, (sur observ. Clements) 7716 et suiv.
 Preuve : bill (n° 68) modifiant la loi de 1893 y relative, en comité, 1818 et suiv.
 Tarif : comparaison entre le tarif américain et le tarif canadien quant aux produits agricoles, (débat sur observ. Clements) 5026 et suiv.

Clements, Herbert S., *Kent-ouest.*

- Agriculture : importation et exportation de produits agricoles, (mot. pour doc.) 2099.
 Clôture en fil métallique sur la ligne-frontière, construction, (int.) 1735.
 Creek McLaren : chaussée, (int.) 609.
 Edifices publics : écroulement de la tour de l'ouest, (débat sur observ. Borden) 1321.
 Fil métallique à clôture : importé, inspection, (int.) 181.
 Ile Pelée : câble, immersion, frais, (int.) 607.
 Ile du Prince-Edouard : chemin de fer, salaires des employés, (mot. pour doc.) 3025.
 Intercolonial : emploi des noirs, (observ.) 7715 et suiv.
 Leamington : bureau de poste, (int.) 607.
 "Military Gazette", publication, (int.) 601.
 Pensions à certains membres du conseil privé, bill (n° 220) abrogeant l'acte relatif, en comité, 7838 et suiv.
 Porcs : peste porcine, quarantaine dans township de Kent, (int.) 178 ; (mot. pour doc.) 671.
 Postes, (sub.) : transport des dépêches, 550 et suiv.; divers, 569 et suiv.
 Prêteurs d'argent, bill (n° 11), en comité, 7007 et suiv.
 Rivière Thames : exploration, (int.) 180 ; dragage, (int.) 181 ; travaux pour empêcher débordement, (mot. pour doc.) 801 ; quais à l'embouchure de cette rivière, (sub.) 7186.
 Rondeau, port, améliorations, (sub.) 7186.
 Silverwater, quai, (sub.) 7188 et suiv.
 Stations agronomiques, (sub.) 7605 et suiv.
 Tabac : brut, en feuilles, importé, augmentation des droits, (int.) 181.
 Tarif : tarifs douaniers de l'Allemagne et du Canada, (débat sur mot. Armstrong pour doc.) 1936 et suiv.; comparaison entre le tarif américain et le tarif canadien, quant aux produits agricoles, (observ.), débat, 5015 et suiv.
 Tubes et tuyaux en fer, importés, droits, (int.) 180.

Cochrane, Edward, *Northumberland-est, O.*

- Chemins de fer : bill (n° 62) modifiant la loi de 1903 y relative, en comité, 7270.
 Douanes : appointements et dépenses, (sub.) 514 et suiv.
 Intercolonial, (sub.) : pour renforcer ponts, 5158.
 Pénitencier de Kingston, (sub.) 7750.
 Phares : construction, et aides à la navigation, (sub.) 5044 et suiv.

Cockshutt, William F., *Brantford.*

- Adresse en réponse au discours du trône, (débat) 100.

Cockshutt, William F.—*Suite.*

- Branford, revenu postal et douanier, (int.) 351; bureau de poste, salaires et gages, (int.) 352; droits d'accise, perception, de 1900 à 1905, (int.) 589.
- Budget: exposé budgétaire, débat, 3986 et suiv.
- Canadian Bible Society, Auxiliary to the British and Foreign Bible Society, bill (n° 20) la constituant en corporation, 1ère l., 362; 2e l., 541; 3e l., 2733.
- Commission géologique: appointements, (sub.) 426 et suiv.
- Chutes Niagara: conservation, pétition à cette fin, (int.) 1140.
- Dimanche: bill (n° 12) concernant l'observance du dimanche, en comité, article 4, 5921 et suiv.; article 5, 5936 et suiv.
- Douanes: appointements et dépenses, (sub.) 511, inspection, conseil des douanes, statistiques, (sub.) 528 et suiv.
- Electricité: exportation de l'énergie électrique, etc., règlementation, bill (n° 145) à cette fin, 3174 et suiv.; comité, 4139 et suiv.
- Indiens, (sub.): frais de justice, 755; Indiens de la Colombie-Anglaise, soins médicaux et médicaments, 1123.
- Institut impérial de Londres, renouvellement des articles canadiens y exposés, (sub.) débat sur mot. Paterson, 705 et suiv.
- Intercolonial: situation financière, (débat sur observ. Emmerson) 314 et suiv.
- Johnson, M., mise la retraite et remplacement, (int.) 4069.
- Lewis, Jameison Webster, affranchissement, bill (n° 85) y relatif, en comité, 2898 et suiv.
- Magazines: frais de port, augmentation, (int.) 2334, 2893.
- Poids et mesures: bill (n° 14) modifiant la loi y relative, 2e l., 913 et suiv.
- Conmee, James, *Baie du Tonnerre et Rivière La Pluie.*
- Chemins de fer: bill (n° 152) modifiant la loi de 1903 y relative, 1ère l., 2512; bill (n° 62) modifiant la loi de 1903 y relative, en comité, 6247 et suiv., 7276 et suiv.; amendements du Sénat, 7786; subventions, (en comité sur projet de résolution) 6305 et suiv., 6345 et suiv.
- Chemin de fer du Pacifique à l'Atlantique, bill (n° 173), en comité, 6214 et suiv.; 6864 et suiv.
- Compagnie dite "Canadian-Minnesota Bridge Company," bill (n° 91) la constituant en corporation, en comité, 2556 et suiv.
- Dimanche: bill (n° 12) concernant l'observance du dimanche, en comité, 5769 et suiv., 5835, 5837 et suiv., amendement au paragraphe "n" de l'article 3, 5880, rejeté, 5884; 5914 et suiv.; article 6, 5954 et suiv.; article 11, 6471 et suiv.; article 16, 6541 et suiv.; article 3, paragraphe "d", 6783 et suiv.; 6810 et suiv., amendement, 6811; article 3, paragraphe "r", 6825; amendement, 6825, adopté, 6825; article 3, paragraphe "s", 6826; article 4, 6847; 3e l., amendement Ross, 7407; amendement Ross à l'article 4, 7431 et suiv.; amendement Monk à l'article 3, 7452; sous-amend. Guthrie, 7453 et suiv.; amend. Galliher à art. 3, 7457; sur mot. Aylesworth pour 3e l., 7525 et suiv.; amendements du Sénat, 7887 et suiv.
- Edifices publics: écroulement de la tour de l'ouest, (débat sur observ. Borden) 1351 et suiv.

Conmee, James—*Suite.*

- Fer: fabrication avec le minerai du Canada, octroi de primes, (mot.) 3844 et suiv., 3882 et suiv.
- Steamers et brise-glaces de l'Etat, (sub.), 3911 et suiv.
- Copp, Albert J. S., *Digby.*
- Archives, (sub.): 7585, services de M. Dougherty, 7585.
- Steamers, (sub.): entre Saint-Jean et Digby, 7759, 7795 et suiv.
- Costigan, hon. John, *Victoria, N.-B.*
- Chemin de fer Transcontinental National, tracé entre Québec et Moncton, (débat sur mot. Crocket pour doc.) 1768 et suiv.
- Pensions de certains membres du conseil privé et indemnité des députés et sénateurs, bill (n° 18) y relatif, 3138.
- Crawford, John, *Portage-la-Prairie.*
- Chemin de fer de Prince-Albert et de la Saskatchewan du Nord, bill (n° 221) autorisant la compagnie du, 1ère l., 6862, 2e l., 6893; en comité et 3e l., 7472.
- Compagnie de force motrice de la Grande-Rivière et de l'Ouest, 1ère l., (motion) 6718.
- Compagnie des lignes d'embranchement du Grand-Tronc-Pacifique, bill (n° 75) la constituant en corporation, 1ère l., 1034; 2e l., 1346; en comité, 5595 et suiv., 5821 et suiv., 6100 et suiv., 6175 et suiv., amendement Carvell, 6114, mis aux voix et adopté, 6187; en comité, 6232; 3e l., 6788; comité et 3e l., 6892.
- Compagnie dite "North Atlantic Trading Company," pour importation d'immigrants, marchés avec elle, (débat sur mot. Foster pour y mettre fin) 2146 et suiv.
- Réserves forestières, bill (n° 47) concernant l'établissement de, en comité, 3657 et suiv.
- Terres fédérales: administration et vente, (débat sur mot. Borden pour comité d'enquête) 4683 et suiv.
- Crocket, Oswald S., *York, N.-B.*
- Chemin de fer Canada-Est, chef du mouvement, bureau transporté à Newcastle, N.-B., (int.) 1025.
- Chemin de fer Transcontinental-National: tracé dans le Nouveau-Brunswick, (mot. pour doc.) 210; tracé adopté entre Winnipeg et Québec, (int.) 433, 792; entre Québec et Moncton, (int.) 434, 729, (mot. pour doc.), débat, 1471 et suiv., 1768 et suiv.; étude du tracé et construction, (sub.) 5241 et suiv.
- Cowie, passe migratoire du barrage de, à Milton, comté de Queen, (int.) 1923, (mot. pour doc.) 1927.
- Douanes: appointements et dépenses, (sub.) 519.
- Fleuve Saint-Jean et tributaires, (sub.) 7134 et suiv.
- Frédéricton, N.-B., dépôt de cavalerie, (int.) 192.
- Indiens, (sub.): frais de justice, 758 et suiv.
- Daniel, John W., *Saint-Jean, ville.*
- Accise, (sub.): appointements, 1065.
- Canso, service médical, (int.) 442.
- Capitaines et seconds de navires: bill (n° 27) modifiant la loi relative à leurs certificats, en comité, 495 et suiv.

Daniel, John W.—*Suite.*

Chemins de fer : bill (n° 62) modifiant la loi de 1903 y relative, en comité, 2631.

Chemins de fer et Canaux, (sub.) : appointements, 5138.

Chemin de fer Transcontinental-National : tracé entre Québec et Moncton, (débat sur mot. Crocket pour doc.) 1787 et suiv. ; (sub.), étude du tracé et construction, 5243 et suiv.

Compagnie des lignes d'embranchement du Grand-Tronc-Pacifique, bill (n° 75), en comité, 6183 et suiv.

Dimanche : bill (n° 12) concernant l'observance du dimanche, en comité, 5763 et suiv. ; 5792, 5803, 5853 et suiv. ; article 11, 6519 et suiv. ; article 16, 6541 et suiv. ; article 2, 6736 et suiv. ; amendements du Sénat, 7882 et suiv.

Douanes : appointements et dépenses, (sub.) 509 et suiv.

Immigration : bill (n° 170) y relatif, en comité, 5377 et suiv., 5544 et suiv. ; agences, (sub.) 5647 et suiv.

Intercolonial : pensions aux employés, (int.) 790 ; (sub.) : pour renforcer ponts, 5146 et suiv. ; améliorations à Halifax, 5196 et suiv. ; matériel roulant, 5202 et suiv.

Intérieur : ministère, (sub.) 377.

Louisbourg : hôpital de marine, construction, coût, garde, etc. ; (int.) 1917, 2087.

Montréal : commission du port, bill (n° 124) y relatif, 1ère l., 1726 ; honoraires de présence payés à chaque membre et ex-membre, (int.) 1730 ; commission du port, bill (n° 124) y relatif, en comité, 2721.

Pénitenciers, bill (n° 176), en comité, 5533.

Phares : construction et aides à la navigation, (sub.) 5074 et suiv.

Revenu de l'Intérieur : ministère, (sub.) 332. Saint-Jean, N.-B., salle d'exercice, construction, (int.) 443 ; service postal, amélioration, (int.) 7913.

Skeffington, M., détective, renvoi, (int.) 189.

Steamers et brise-glaces de l'Etat, y compris "l'Arctic," (sub.) 4896 et suiv.

Steamer "Grosse Isle", (sub.) 2766 et suiv.,

Système métrique, (sub.) : achat d'étalons, 2673 et suiv.

13e dragons écossais, démission du commandant Smart, (observ.) 5498.

Vétérans canadiens, services rendus lors des incursions fiéniennes, récompenses, (débat sur mot. Monk) 652 et suiv.

Demers, Louis Philippe, *Saint-Jean et Iberville.*

Chemin de fer de Kootenay à Arrowhead, bill (n° 30) en comité, 1185 et suiv.

Chemin de fer de Québec à Montréal et au Sud, bill (n° 72) constituant en corporation la compagnie du, 1ère l., 921 ; 2e l., 1346 ; comité et 3e l., 3523.

Chemin de fer de Vancouver à l'île Lulu, bill (n° 29) concernant la compagnie du, en comité, 1180 et suiv.

Compagnie de télégraphe du Grand-Tronc-Pacifique, bill (n° 61), en comité, 4865.

Compagnie verrière de Toledo, brevets, bill (n° 110) y relatif, en comité, 3771 et suiv., 3816 et suiv.

Dimanche : bill (n° 12) concernant l'observance du dimanche, en comité, 5799 et suiv. ; article 11, 6525 et suiv. ; article 2, 6765 et suiv. ; sur mot. Aylesworth, amendement à l'article 5, 7485 ; sur mot. Aylesworth pour 3e l., 7514, 7515, 7521, 7543 et suiv.

Demers, Louis Philippe—*Suite.*

Explication de nature personnelle par M. Foster, écrit de M. Cinq-Mars, comparution de ce dernier à la barre de la Chambre, (observ.) 5420.

Marine norvégienne : concurrence, (rép. à observ. Black) 4192.

Steamer "Arctic", enquête sur son voyage, (débat sur mot. Maclean pour adoption du rapport du comité d'enquête) 6576 et suiv.

Derbyshire, Daniel, *Brockville.*

Bouées à gaz : explosion à Kingston, indemnités, (sub.) 5002 et suiv.

Chemins de fer : subventions, (en comité) sur projet de résolution) 6329.

Chemin de fer d'Ottawa à Brockville et au Saint-Laurent, bill (n° 151) concernant la compagnie du, 1ère l., 2512 ; 2e l., 2791 ; comité et 3e l., 3524.

Fromage : chambres de maturation à Brockville et ailleurs, recettes, dépenses, etc., (débat sur observ. Taylor) 2388 et suiv.

McIntosh, Mary-Eileen, bill (n° 185) pour lui faire droit, (observ. sur mot. Northrup) 5579.

Montréal : commission du port, bill (n° 124) y relatif, en comité, 2716 et suiv.

Ogden, William Edward, bill (n° 210) pour lui faire droit, 1ère l., 6143 ; 2e l., 6232 ; comité et 3e l., 6892.

Poids et mesures : bill (n° 14) modifiant la loi y relative, 3e l., 3050.

Steamers et brise-glaces de l'Etat, (sub.) : 3904 et suiv. ; 4932 et suiv., 4977.

Tarifs douaniers de l'Allemagne et du Canada, (débat sur mot. Armstrong pour doc.) 1967 et suiv.

Devlin, Emmanuel B. *Wright.*

Chemin de fer de la rive Sud et du Sud de Québec, bill (n° 118) concernant les compagnies du, 1ère l., 1724 ; 2e l., 1847.

Dimanche : bill (n° 12) concernant l'observance du dimanche, en comité, 5769 ; article 11, 6479 et suiv. ; sur mot. Aylesworth pour 3e l., 7525 et suiv.

Terres fédérales : administration, (débat sur observ. Ames) 3226 et suiv.

Transports : commission, dépôt et étude de son rapport, (débat sur mot. Hall pour doc.) 3392 et suiv.

Dubeau, Joseph Adelard, *Joliette.*

Chemin de fer du Nord du Canada, bill (n° 113) y relatif, 1ère l., 1629 ; 2e l., 1847 ; 3e l., 2733.

Compagnie des lignes d'embranchement du Grand-Tronc-Pacifique, bill (n° 75) la constituant en corporation, en comité, 5833.

Elevage, laitage, etc., (sub.) 7629 et suiv.

Fruits : bill (n° 101) modifiant la loi de 1901 relative à la marque des colis de fruits, en comité, 2626.

Dyment, Albert Edward, *Algoma-est.*

Bills d'intérêt privé : prolongation de délai, (mot.) 1629.

Chemin de fer central d'Algoma à la baie d'Hudson, bill (n° 125) concernant la compagnie du, 1ère l., 1800 ; 2e l., 2128 ; comité et 3e l., 3524.

Compagnie dite "Minnesota-Canadian Bridge Company", bill (n° 91), 1ère l., 1300 ; 2e l., 1624 ; comité, 2128, 2557, 2563 et suiv., 3264 ; 3e l., 3264.

Dyment, Albert Edward—*Suite.*

Indiens : bill (n° 194) modifiant la loi relative aux Indiens, en comité, 5562 et suiv.

Elson, Peter, *Middlesex-est.*

Chemins de fer, bill (n° 62) modifiant la loi de 1903, amendements du Sénat, 7858 et suiv.

Drapeau : à mi-mât dans l'Ontario, (int.) 4004; non hissé sur la tour du Parlement le jour de la fête nationale, (observ.) 7384 et suiv., (int.) 7668.

Edifices publics : écroulement de la tour de l'ouest, (débat sur observ. Borden) 1321.

Ficelle d'engorgement : fabrication au pénitencier de Kingston, (int.) 2098.

London : bureau de poste, améliorations, coût. (int.) 2098; nouvelle salle militaire, coût. (int.) 2098.

O'Gorman, John, emploi, (int.) 1138.

Pensions à certains membres du conseil privé, bill (n° 220) tendant à abroger l'acte y relatif, 3e l., 7871 et suiv.

Stations agronomiques, (sub.) 7616 et suiv.

Steamers et brise-glaces de l'Etat, l' "Arc-tic", (sub.) 4976 et suiv.

Thorndale, bureau de poste, (int.) 1023, (mot. pour doc.) 1033.

Wiley, Daniel, emploi, (int.) 1020.

Emmerson, Hon. Henry R., *Westmoreland.*

Canal de Carillon, (sub.) : barrages, 5204.

Canal de Cornwall : halage des navires par force électrique, contrat à cette fin, (rép. à int. Lancaster) 790; (sub.) : améliorations, 5492.

Canal des Galops, section Cardinal, coût estimatif, (rép. à int. Staples) 1024; (sub.) : pour arrêter une fuite dans la berge, 5205.

Canal de Grenville, (sub.), barrages, 5204.

Canal de Lachine, (sub.) : reconstruction de murs inclinés, 5204; réparations, 5492; personnel, 7695; indemnité à W. Mitchell, blessé, 7711; installation électrique, 7722.

Canal Murray : jetée de bois à l'entrée, soumissions, (rép. à int. Walsh) 7123.

Canal de Newmarket : projeté, études, estimation du coût, (rép. à int. Lennox) 1619.

Canal de la Pointe-Farran : matériel d'éclairage au gaz acétylène, installation, dépenses, (rép. à int. Reid) 1735, 4138.

Canal Rideau : enlèvement des entrepôts, côté ouest, (rép. à int. Blain) 4815; affermage de force hydraulique, (rép. à int. Taylor) 3838; construction de trois ponts tournants, (sub.) 5302.

Canal du Sault-Sainte-Marie, (sub.) : construction, 5293, 5491; abri pour éclusiers, 7717.

Canal de Soulanges, (sub.) : construction, 5491; éclairage et forcés électriques, 5492; chauffage, éclairage, etc., 7722.

Canal de la Trent : enquête, (rép. à int. Hughes) 195, travaux, (rép. à int. Porter) 209; explorations, (rép. à int. Ward) 466; eaux tribulaires, attributions, (rép. à int. Hughes) 864; profondeur du canal, (rép. à int. McColl) 866; creusement, (rép. à mot. Hughes pour doc.) 1635; surintendant, qui est-il? (rép. à int. Hughes) 1915; écluse de Peterborough, défauts, renvoi d'employés, (débat sur mot. Hughes pour doc.) 3335 et suiv.; (sub.) : construction, 5294; améliorations sur rivière Holland, 5295; améliorations, 5300; forces hydrauliques, vente, louage ou cession, (rép. à int.

Emmerson, hon. Henry R.—*Suite.*

Hughes) 1430; barrages construits par gouvernement d'Ontario sur cours d'eau alimentant canal de la Trent, prise en possession par le département des Chemins de fer, (dépôt de doc.) 1629; achat d'un remorqueur, 5494; personnel, 7710; réparations, 7710.

Canal Welland, (sub.) : éclairage électrique et force motrice, 5289; creusement, 5492; indemnité à D. W. Farr, rendu incapable de travailler, 7711.

Canal de Williamsburg, dépenses, (rép. à int. Reid) 1016; (sub.) : appareil à lever les portes, 5492.

Canaux : éclusiers, réglementation de leurs salaires, (rép. à int. Boyer) 4817.

Canaux de la province de Québec, (sub.) : nouveau tonnage, devis, plans, etc., 5204; construction de deux allèges, 5204.

Chambre des communes : règlements, étude, 7833 et suiv.

Charlottetown : gare, construction, soumissions à ce sujet, etc., (rép. à int. McLean) 2335.

Chemins de fer : bill (n° 62) modifiant la loi de 1903 y relative, 1ère l., 770; 2e l. et comité, 1637; comité, 2629, 4170, 6245 et suiv., 6349 et suiv., 7262 et suiv.; amendements du Sénat, 7786, 7857 et suiv.; mis aux voix et adoptés, 7863-64; bill (n° 9), idem, 2e l., 815 et suiv., bill (n° 8), idem, 2e l., 884 et suiv.; (mot. pour renvoi au comité) 890; nomination du comité, (mot.) 921; bill (n° 17), idem, nomination du comité, (mot.) 921; statistique des chemins de fer, rapport, (dépôt) 2142; subventions aux, (rép. à int. Macdonell) 2798; études et inspections, (sub.) 5302 et suiv.; accidents, inspecteur des, (rép. à int. Pringle) 6244; loi des, à quelles compagnies applicable, (rép. à int. Maclean) 4066; quand bill modifiant loi des chemins de fer sera-t-il présenté par l'honorable M. Emmerson? (rép. à int. Bergeron) 4138; subventions aux chemins de fer, (motion pour comité sur projet de résolution) 6279, 6290; en comité, 6299 et suiv.; 6335 et suiv.; projet de résolution lu 1ère et 2e fois, et adopté, 6349; bill (n° 214) autorisant l'octroi de subventions à certains chemins de fer y mentionnés) 1ère l., 6349; 2e l. et comité, 7022; 3e l. 7034, 7039.

Chemins de fer de l'Etat, fournitures par la "Eastern Railway Supply Company", (rép. à int. Barker) 178; (rép. à mot. Barker pour doc.) 870.

Chemins de fer et Canaux, (sub.) : appointements, 5136 et suiv.; frais de litiges, 5308; rapport, (dépôt) 128; documents, (rép. à mot. Martin pour doc.) 1420; perception du revenu, (sub.) 5476-77 et suiv.

Chemin de fer d'Ashcroft, Baskerville et Fort-George, amendements du Sénat, (adoption) 5536 et suiv.

Chemin de fer Canada-Est, chef du mouvement, bureau transporté à Newcastle, N.-B., (rép. à int. Crockett) 1025.

Chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique, bill (n° 84) concernant la compagnie du, en comité, 2319 et suiv.; embranchements, bill (n° 75) en comité, 5602 et suiv., 5821 et suiv., 6101 et suiv., et suiv., 6232 et suiv.

Chemin de fer de Kootenay à Arrowhead, bill (n° 30) en comité, 1187.

Emmerson, hon. Henry R.—*Suite.*

- Chemin de fer Pacifique-Atlantique: a-t-il été déclaré d'utilité générale? (rép. à int. Boyce) 863; bill (n° 173), en comité, 6224 et suiv.
- Chemin de fer Qu'Appelle, lac Long et Saskatchewan, bill (n° 86) concernant la compagnie du, en comité, 2773 et suiv.
- Chemin de fer de Toronto à Hamilton, bill (n° 134) en comité, 4498 et suiv.
- Chemin de fer Transcontinental National: rapport de la commission du, (dépot) 128; achat des vivres, (rép. à int. Macdonell) 1193; étude du tracé et construction, (sub.) 5241 et suiv.; tracé dans le Nouveau-Brunswick, (rép. à mot. Crocket pour doc.) 210; tracé entre Winnipeg et Québec, et Québec et Moncton, (rép. à int. Crocket) 792, (mot. Crocket pour doc.), débat, 1472 et suiv.; construction, de Québec vers l'ouest et de Winnipeg vers l'est, marché à ce sujet, pour quelle somme? (rép. à int. Morin) 1803; état des travaux de construction, (rép. à int. Chisholm) 4003.
- Chemin de fer de Vancouver au sud de la vallée du Fraser, bill (n° 87) constituant en corporation la compagnie du, en comité, 2780.
- Chenal du nord, (sub.), barrage, 5286; creusage et barrage, (sub.) 5491.
- Commission des chemins de fer: démission de M. J. E. Duval, inspecteur des accidents, (rép. à int. Chisholm) 2799; frais de la commission, (sub.) 7724.
- Compagnie dite "Canadian-Minnesota Bridge Company," bill (n° 91) la constituant en corporation, comité, 2562 et suiv.
- Compagnie de chemin de fer, de houille et de coke, de Hillcrest, bill (n° 157), en comité, 4507 et suiv.
- Compagnie de force motrice de la Grande-Rivière et de l'Ouest, bill (n° 216), en comité, 7195 et suiv., 7466 et suiv.
- Compagnie dite "New Brunswick Petroleum Company," députés y intéressés, (rép. à int. Barker) 1012; achat d'huile sous la présidence de l'hon. M. Emmerson, soumissions, rép. à int. Fowler) 1428; constitution en corporation, actions de l'hon. M. Emmerson, (rép. à int. Barker) 1727.
- Compagnie du pont et du chemin de fer terminal de Fort-William, en comité, 5535 et suiv.
- Compagnie Woods: paiements à elle faits, (rép. à int. Monk) 466, (rép. à int. Foster) 1013.
- Détroit de Seymour, étude, (rép. à int. Sloan) 5455.
- Dimanche: bill (n° 12) concernant l'observance du dimanche, en comité, 5878 et suiv.; article 11, 6523 et suiv.
- Documents: (rép. à mots. Borden et Martin pour doc.) 1419, 1420; dépot, retard, (rép. à int. Lefurgey) 2391.
- Esquimaux: défense, (rép. à int. Hughes) 189.
- Explication de nature personnelle: entrefilet du "Globe", de Toronto, 3232.
- Floyd, C. et S., tués dans un accident, gratification à leur père, (sub.) 7695.
- Fredericton, N.-B., dépôt de cavalerie, (rép. à int. Crocket) 192.
- Godin, Dr A., dommage à sa propriété, réclamation, (rép. à int. Monk) 6244.
- Grand chemin de fer du Nord: subvention demandé au Gouvernement, (rép. à int. Boyce) 2140.
- Halifax: défense, (rép. à int. Hughes) 190.

Emmerson, hon. Henry R.—*Suite.*

- Houille: arrivant par le canal de Lachenaie, droit, (rép. à int. Monk) 7261.
- Ile du Poisson-Blanc: expropriation, etc., (rép. à int. Boyce) 863.
- Ile du Prince-Edouard: chemin de fer, réclamation Haney, (rép. à int. Lefurgey) 1616; service des convois, (rép. à int. Lefurgey) 1617; expropriation de terrains, enquête, rapport du commissaire, M. Weeks, (rép. à int. McLean) 1920; embranchement de Montague à Cardigan, construction, (rép. à int. Martin) 1922; salaires des employés sur le chemin de fer de l'I.P.-E., (rép. à int. Lefurgey) 2611, (rép. à mot. Clements pour doc.) 3025; reconstruction des ateliers, (rép. à int. Lefurgey) 2799; dommages résultant d'expropriation, (rép. à mot. McLean pour doc.) 2895; embranchement de Stanley-Bridge, (rép. à mot. Martin pour doc.) 3402; chemin de fer de l'I.P.-E., (sub.): 5204; améliorations à Charlottetown, 5277; soumission pour vente des journaux à la gare de Charlottetown, (rép. à int. Lefurgey) 6417; chemin de fer de l'I.P.-E., excédent des recettes sur les dépenses, (observ.) 7693.
- Intercolonial: situation financière, (observ.), débat, 130 et suiv.; huile fournie par la compagnie de pétrole du Nouveau-Brunswick, (rép. à int. Barker) 177; nombre d'employés, chaque année, de 1899 à 1905, (rép. à int. Morin) 223; trafic-marchandises, trafic, (rép. à int. Sinclair) 466; transport de la houille, (rép. à int. Gauvreau) 472; travaux, soumissions, (rép. à int. Gauvreau) 789; pensions aux employés, (rép. à int. Daniel) 790; combien d'employés, de juillet à décembre, en 1903, 1904 et 1905? (rép. à int. Barker) 1010; accident de Belmont, enquête et réclamations, (rép. à int. Laurence) 1027; gare de Saint-Philippe, trafic du bois, (rép. à int. Lapointe) 1028; vols par employés, (rép. à int. Fowler) 1030; nouveau ateliers, changement d'emplacement, (rép. à int. Fowler) 1427; établissement de dépôts de houille, achat de terrains, (rép. à int. Barker) 1919; voie de garage de Denning à Pugwash, (rép. à int. Barker) 2139; quai de Langille, sur l'embranchement de Pugwash, coût, etc., (rép. à int. Barker) 2139; attributions de F. J. Logo, chef mécanicien, (rép. à int. Lapointe) 2609; emploi du train Jaughin, (rép. à int. Fowler) 2800; achat d'une propriété à Halifax, (rép. à int. Borden) 1804; achats de charbon à la compagnie de Fundy et de Strathcona, (rép. à int. Ames) 3325; pour renforcer ponts, 5139; déviation de la ligne à Mitchell, 5195; améliorations à Drummondville, 5195; à la Rivière-du-Loup, 5195; à Newcastle, 5195; à Campbellton, 5195; à Halifax, 5195; à Truro, 5198; à Stellarton, 5198; à Pictou, 5199; freins à air Westinghouse, 5199; prolongement jusqu'à Sydney-Mines, 5200; matériel roulant, £201; améliorations le long de la ligne, 5204; service de messageries, différend, (rép. à int. Gauvreau) 5311; agrandissement des installations à Lévis, 5489; double voie sur partie du parcours, 5490; outillage et appareil pour manutention de la houille, 5491; acquisition de terrains à Moncton, débat sur observ. Ames 5968-72 et suiv.; ponts et dis-

Emmerson, hon. Henry R.—*Suite.*

tance entre Québec et Winnipeg, erreur, explication, 7692; excédent de recettes sur les dépenses, (observ.) 7693; (sub.): service d'eau, 7694; station de Saint-Moise, voie de garage, 7694; installations à Halifax, 7695; achat de terrain, achat d'huile, etc., de M. Lodge ou par son entremise, (débat sur observ. Barker) 7695-7700 et suiv.; (sub.): échelles de côté pour wagons fermés, 7712; matériel roulant, 7712; améliorations à Rothesay, 7712; ateliers et terrain à Moncton, 7712; pour renforcer ponts, 7713; nouvelles voies de garage et de service, 7714; améliorations le long de la ligne, 7714; pour mettre le chemin entre Indiantown et Blackville en état de service, 7714; emploi des noirs, (rép. à observ. Clements) 7716; accident de Belmont, (rép. à observ. Laurence) 7718.

Kentville, champ de tir à la cible, (rép. à int. Hughes) 202.

Montréal: cale de radoub de Tate, loyer (rép. à int. Reid) 1425.

Murray-River: expropriations, dommages, réclamations par les propriétaires, (rép. à observ. A. A. McLean) 6145 et suiv.

Payette, Philiat, réclamation, (rép. à int. Léonard) 5454.

Pêcheries: juridiction, (rép. à mot. Lefurgey pour doc.) 3153.

Port-Colborne, (sub.): améliorations à l'entree, 5292; élévateur, 5293; creusage entre cet endroit et Humberstone, (sub.) 5492.

Postes: perte de timbres-poste à Moncton, (rép. à int. Fowler) 1428.

Québec, pont, (débat sur observ. Armstrong) 228 et suiv.

Rapide des Galops, (sub.): parachèvement du chenal, 5285.

Revillon Frères: bill (n° 76) concernant cette maison, en comité, 3766 et suiv.

Rivière Sainte-Marie, dragage, (rép. à int. Boyce) 467.

Rivière Scugog: barrage et écluses, construction et entretien par le Gouv., (rép. à int. Hughes) 1915.

Rivière Trent: à qui appartiennent les eaux de cette rivière et de ses affluents? (rép. à int. Porter) 205.

Rogersville: inspection des traverses à, (rép. à int. Ames) 2794.

Saint-Jean, N.-B.: élévateur à grains, coût, capacité, (rép. à int. Stockton) 2336.

Saint-Stanislas, coursier de règlement vis-à-vis cette paroisse, (sub.) 7723.

Skeffington, M., détective, renvoi, (rép. à int. Daniel) 189.

Succession Harwood, à Vaudreuil, moyens de communication, construction d'un quai, obligations du Gouvernement à cet égard, (rép. à int. Boyer) 1139.

Téléphone Bell du Canada, bill (n° 81) concernant la compagnie du, en comité, 4303; 6154 et suiv.

Traverses de chemin de fer: achat au Nouveau-Brunswick, (rép. à int. Ames) 2334.

Wagons officie's: nombre et coût, (rép. à int. Wilmot) 1019; wagons pour le Gouverneur général, (sub.) 7723

Ethier, Joseph Arthur C., *Deux-Montagnes.*

Chemins de fer: subventions, (en comité sur projet de résolution) 6339 et suiv.

Dimanche, bill (n° 12) concernant l'observance du dimanche, en comité: sur mot. Aylesworth pour 3e l., 7534.

Ethier, Joseph Arthur C.—*Suite.*

Tabac: distribution de graines, demandes des planteurs du comté des Deux-Montagnes, à cette fin, (int.) 603.

Fielding, Hon. William Stevens, *Shelburne et Queen, N.-E.*

Académie des Beaux-Arts, (sub.) 7792.

Arbitrage entre le Canada et les provinces d'Ontario et de Québec, frais, (sub.) 7793.

Association dite "British Medical Association", réunion à Toronto, contribution, (sub.) 7793.

Auditeur général: rapport, distribution en fascicules, (rép. à int. Borden) 6288 et suiv.; bureau, (sub.): appointements et dépenses casuelles, 7790; augmentation d'appointements, 7790.

Banque dite "Pacific Bank of Canada", bill (n° 50), en comité, 3322 et suiv.

Banque Provinciale du Canada, bill (n° 49) y relatif, en comité, 3317.

Billets fédéraux, impression et émission, (sub.) 7661.

Bois: surintendance des mesureurs, à Québec, vacance, (rép. à int. Morin) 3326.

Budget: exposé budgétaire, 3916 et suiv.; (projet de résolution Fielding demandant crédits pour exercice de 9 mois finissant le 31 mars 1907) 7854; bill (n° 225) ayant pour objet d'accorder ces sommes à Sa Majesté, 1re et 2e l., 7854.

Câble du Pacifique, exploitation, pour aider à combler déficit, (sub.) 7793, détails, 7911.

Cannington: receveur de la poste, destitution, (débat sur mot. Hughes) 2528 et suiv.

Chambre des communes: employés du bureau de distribution, appointements, (débat sur mot. Laurier) 7251 et suiv.; agrandissement des pièces de l'Orateur, (rép. à mot. Foster pour doc.) 7563; ventilation, (débat sur observ. Bristol) 7573; étude du rapport du comité chargé de remanier les règlements de la Chambre, (débat sur mot. Laurier) 7674 et suiv., 7827 et suiv.

Champlain, érection d'un monument à sa mémoire, à Saint-Jean (N.-B.), (sub.) 7794.

Charlottetown, bureau du sous-receveur général, (sub.) 7661.

Chemins de fer: subventions, (en comité sur projet de résolution) 6316, 6347 et suiv.; bill (n° 214) à ce sujet, 7024 et suiv.; bill (n° 62) modifiant la loi de 1903 relative aux chemins de fer, en comité, 6411, subventions gagnées par les compagnies, (rép. à int. Wilson) 7259.

Chemin de fer Transcontinental-National: tracé entre Québec et Moncton, (débat sur mot. Crockett pour doc.) 1788-1794 et suiv.; bill (n° 215) modifiant la loi y relative (dépôt de \$5,000,000), 1re l., 6414; (rép. à int. Borden) 6415; 2e l. et comité, 7050; 3e l., 7056.

Code pénal de 1892: bill (n° 209) le modifiant quant aux loteries, comité, 7877 et suiv.

Compagnies d'assurance: rapport à ce sujet, (dépôt) 1896, 1897; surintendant des assurances, rapport, (dépôt) 1896; démission de certains directeurs de la compagnie d'assurance des Manufacturiers, (rép. à int. Maclean) 2295; nomination d'un comité parlementaire d'enquête, (débat sur motion Maclean) 4077; enquête au sujet des compagnies d'assurance, frais, (sub.) 7797.

Fielding, hon. William Stevens—*Suite*.

- Compagnies d'assurance à répartitions, enquête les concernant, (rép. à int. Hughes) 5455.
- Compagnie d'assurance dite "Sterling", sur la vie, bill (n° 105) la constituant en corporation, (rép. à int. Lennox) 3316.
- Compagnie d'assurance dite "United Empire", bill (n° 90) y relatif, amendements du Sénat, 2e l., 7474, adoption, 7576.
- Compagnie de fidéicommis dite "Empire", bill (n° 135) en comité, 5065, 5353 et suiv., 5820 et suiv.
- Compagnie dite "North Atlantic Trading Company", pour importation d'immigrants, décret et contrats à ce sujet, (rép. à mot. Foster pour doc.) 2143 et suiv.
- Compagnie du pont et du chemin de fer de Fort-William, en comité, 5536.
- Compagnies de prêts: bill (n° 40) y relatif, en comité, 3359 et suiv.: (motion pour inscription parmi mesures du Gouvernement) 7050.
- Compagnie de prêts et de fidéicommis de Winnipeg, bill (n° 129), en comité, 6209 et suiv.
- Compagnie dite "Standard Trusts Company", bill (n° 147) en comité, 5062 et suiv.
- Compagnie dite "The Western Loan and Trust Company", bill (n° 35) la constituant en corporation, en comité, 3317 et suiv.
- Compagnie Woods: paiements à elle faits, (rép. à int. Taylor) 1913.
- Comptes publics, comité des, (observ. sur présentation et mot. pour adop. de différents rapports par M. Roche) 7668; enquêtes et rapports au sujet des comptes publics, (sub.) 7793.
- Cour suprême de judicature du Nouveau-Brunswick, bill (n° 224), 3e l., 7392.
- Deniers publics: propositions par comités spéciaux, comportant dépense de, (rép. à observ. Borden) 7670.
- Dimanche: observance du dimanche, bill (n° 12); quand sera-t-il soumis à la Chambre? (rép. à int. Foster) 5113; en comité, 5318 et suiv.; article 11, 6484 et suiv., 6500 et suiv., 6533 et suiv., amendement, 6536, rejeté, 6537; article 3, paragraphe "d", 6786 et suiv.; article 3, amendement Bureau, 6839 et suiv.; 3e l., amendement Ross à l'article 4, 7426 et suiv.; sur mot. Aylesworth, amendement à l'article 5, 7484; sur mot. Aylesworth pour suppression de l'article 5, 7496 et suiv.; sur l'amendement Porter au paragraphe "n" de l'article 3, 7502.
- Documents: dépôt, retard, (rép. à int. Ingram) 2390.
- Doull, M. le capitaine J. D., nomination dans le régiment royal canadien, (rép. à int. Worthington) 4912.
- Dragueur "Galveston," achat, (sub.) 2996.
- Exercice financier: bill (n° 162) en modifiant le terme, 1ère l., 3140; 2e l., et comité, 5219; comité et 3e l., 5695-96.
- Explication sur un fait personnel par l'honorable M. Foster, article de "La Presse", 26 mai 1906, (débat sur mot. Foster pour comparaison de C. Cinq-Mars à la barre de la Chambre) 4830 et suiv.
- Farrell, R. B., pour lui payer \$600 par année, (sub.) 7794.
- Finances, (sub.): frais de gestion, 7661; dépenses casuelles, 7661; appointements, 7662.

Fielding, hon. William Stevens—*Suite*.

- Fleuve Saint-Laurent, chenal des navires, (sub.) 2986 et suiv.
- Fruits: bill (n° 101) modifiant la loi de 1901 relative à la marque des colis de fruits, en comité, 2624.
- Glace-Bay, port, améliorations, (sub.) 6977.
- Gouverneur général: bureau du secrétaire, dépenses casuelles, (sub.) 7795.
- Immigration: bill (n° 170) y relatif, en comité, 5341 et suiv.
- IncurSION fénienne, pensions, (sub.) 7791.
- Intercolonial: acquisition de terrains à Moncton, (débat sur observ. Ames) 5985 et suiv.
- Lambkin, W. B., gratification d'une année de salaire au lieu de pension, (sub.) 7795.
- Listes électorales: impression pour l'année actuelle, (rép. à int. Borden) 2515.
- Marine norvégienne, concurrence, (rép. observ. Black) 4191 et suiv.
- Messages de Son Excellence, crédit supplémentaire, 1808; crédits supplémentaires, 5835.
- Métis: cession de leurs scrips, (rép. à observ. Lake) 7579.
- Ministres et sous-ministres: ne devraient pas exercer le droit, (débat sur mot Lennox) 2875 et suiv.
- Monnaies: bill (n° 196) modifiant la loi y relative, 1ère l., 5207; 2e l., comité et 3e l., 5692-93-95.
- Monnaie américaine, exportation hors du Canada, (rép. à int. Bergeron) 5208.
- Montréal: commission du port, avance de certaines sommes à la commission, (mot. pour comité sur projet de résolution) 5753; avance de certaines sommes à la commission du port, bill (n° 223), en comité, 7045 et suiv.
- Naturalisation, loi y relative, application, (sub.) 7792.
- Navires, sûreté des, bill (n° 48), (mot. pour inscription parmi les mesures du Gouvernement) 7049.
- Niagara: camp militaire, approvisionnement de fourrage, (rép. à int. Macdonell) 4913.
- Or et argent ouvrés, bill (n° 211) concernant vente et poinçonnage, 1ère l., 6143; 2e l., 6419; comité, 7782; 3e l., 7785.
- Pensions de certains membres du Conseil privé: combien payé à ce titre, et à qui, en vertu de la loi de 1905, (rép. à int. Blain) 2096; bill (n° 220) tendant à abroger la loi y relative, 1ère l., 6721; 2e l., 7786; 2e l. et comité, 7836 et suiv.; 3e l., 7867-77.
- Phares: construction, et aides à la navigation, (sub.) 5036 et suiv.
- Pilotage, fonds de, à Sydney-nord, affaire McLean, (rép. à observ. Boyce) 5572.
- Placements fiduciaires: effets provinciaux devant y servir, (rép. à int. Worthington) port déposé) 1632.
- Powell, M. le capitaine, nomination dans la milice permanente, (rép. à int Worthington) 4911.
- Preston, W. T. R., (débat sur mot. Monk pour le faire comparaître à la barre de la Chambre comme témoin, et sur amendement Laurier) 4586 et suiv.
- Prêteurs d'argent; bill (n° 11) l'adoption en sera-t-elle demandée? (rép. à int. Borden) 6863; bill (n° 11), quand sera-t-il soumis à la Chambre? (rép. à int. Foster) 5113; en comité sur bill (n° 11) 6998 et suiv.
- Publications scientifiques, catalogue international des, contribution, (sub.) 7792, 7794.

Fielding, hon. William Stevens—*Suite.*

- Québec: prêt de \$150,000 à la commission du port, (observ. sur résolution Brodeur) 4024 et suiv.
- Rébellion de 1885, pensions à des miliciens pour service, (sub.) 7794.
- Revillon, Frères, bill (n° 76), amendements du Sénat, adoptés, 6893.
- San-Francisco, tremblement de terre, destruction de la ville; secours, contribution de \$100,000 par le Gouvernement canadien, (mot.) 1807, refusée par le Gouvernement américain, (observ.) 2145; emploi des \$100,000, (rép. à int. Osler) 2964; projet de résol., 4458, adopté, 4460; bill (n° 178) accordant secours de \$100,000, 1ère l., comité et 3e l., 4460; versement de \$80,000 à compte, 5667.
- Secrétaire d'Etat, (sub.): appointements et dépenses casuelles, 7788.
- Sénat, (sub.): appointements et dépenses casuelles, 7788.
- Steamers: subvention à la compagnie Acadia, (rép. à int. Taylor) 3331; service, (sub.): entre le Canada et Terre-Neuve, 7773.
- Steamers et brise-glaces de l'état, "l'Arctic," (sub.) 3457, 4215 et suiv.
- Steamer "Arctic," enquête sur son voyage, (débat sur mot. Laurier et amend. Borden) 2733 et suiv.
- Steamer "Duchess of Bedford," expédition dans l'Océan Arctique, aide, (sub.) 7795.
- Tarif: tarifs douaniers de l'Allemagne et du Canada, (débat sur mot. Armstrong pour doc.) 1937 et suiv., (rép. à mot. Armstrong pour doc.) 7563; tarif douanier de l'Allemagne, (rép. à mot. Armstrong pour doc.) 3807, 5116; tarif douanier de 1897, bill (n° 175) le modifiant, 1ère l., 4133; 2e l., et comité, 5228; 3e l., 5229; enquête concernant le tarif, (sub.): frais, 7665; dépenses des ministres et de leurs employés, 7665-66 et suiv.
- Télégraphes, (sub.) Ile du Prince-Edouard et terre ferme, 6961.
- Travail, département, (sub.), titres décernés à des employés, (observ.) sur int. Blain) 7654.
- Travaux publics, (sub.): commis et employés, appointements, 6958.

Finlay, John, *Peterborough-est.*

- Chemins de fer: bill (n° 9) modifiant loi de 1903, 2e l., 821.

Finlayson, Duncan, *Richmond.*

- Immigration: bill (n° 170) y relatif, en comité, 5377, 5547 et suiv.

Fisher, Hon. Sydney Arthur, *Brome.*

- Adresse en réponse au discours du trône, (débat) 78.
- Agriculture: comité d'agriculture et de colonisation, conférences, traduction en français, (rép. à int. Parent) 593; rapport annuel, (dépôt) 1615.
- Annuaire statistique: crédit supplémentaire, (sub.) 2751; (sub.) 7589 et suiv.
- Arboriculteurs: congrès, rapport, (rép. à int. Armstrong) 5638.
- Arboriculture fruitière, (sub.) 7619.
- Archives, (sub.): somme additionnelle, 2737, 7579, services de M. Doughty, 7579 et suiv.
- Bestiaux: santé des, crédit supplémentaire, (sub.) 2751; service d'hygiène, quarantaine, maladie à Pictou et Antigonish, (sub.) 7649.

Fisher, hon. Sydney Arthur—*Suite.*

- Beurre: peseur public à Montréal, (rép. à int. Armstrong) 4817; beurre fabriqué par le Gouvernement à Napan et à Mabou, N.-E., (rép. à int. Lefurgy) 5310.
- Brevets: des, nouveau crédit, (sub.) 2744, 7586 et suiv.
- Chamberlain, Dr T. F., emploi, (rép. à int. Broder) 5126.
- Chambre des Communes, ventilation, (débat sur observ. Bristol) 7566 et suiv.; étude du rapport du comité chargé de remanier les règlements de la Chambre, (débat sur mot. Laurier) 7672 et suiv.
- Chemins de fer: bill (n° 62) modifiant la loi de 1903 y relative, en comité, 6258 et suiv.
- Chemin de fer Transcontinental National, adjudication des travaux, (rép. à int. Borden) 1516.
- Compagnie dite "Mexican Electric Company", bill (n° 96) pour changement de nom, en comité, 2734.
- Compagnie dite "North Atlantic Trading Company", marché pour importation d'immigrants, (débat sur mot. Foster demandant qu'il y soit mis fin) 2474 et suiv.
- Compagnie de télégraphe Grand-Tronc-Pacifique, bill (n° 61), en comité, 4674 et suiv.
- Compagnie verrière de Toledo, brevets, bill (n° 110) y relatif, en comité, 3774, 3820 et suiv.
- Dépenses: pour objets non prévus et non autorisés par le Parlement, (débat sur mot. Blain) 3575 et suiv.
- Dimanche, bill (n° 12) concernant l'observance du dimanche, en comité: article 11, 6516 et suiv., 6537; sur amendement Porter au paragraphe "n" de l'article 3, 7502 et suiv.
- Elevage: état satisfaisant de cette industrie, (rép. à int. Schaffner) 4817; développement, (sub.) 7619.
- Foin: débat sur projet de résolution Beauparlant tendant à en réglementer la vente, 4110 et suiv.
- Fromage: salles de maturation à Brockville et ailleurs, recettes et dépenses, (rép. à int. Taylor) 604, 606; (observ. sur int. Taylor) 1003; (sur observ. Taylor) 1043; (rép. à int. Taylor) 2302. (rép. à observ. Taylor) 2387 et suiv.; peseur public de beurre et de fromage à Montréal, (rép. à int. Armstrong) 4817.
- Fruits: bill (n° 101) modifiant la loi de 1901 relative à la marque des colis de fruits, 1ère l., 1415; 2e l. et comité, 2221 et suiv.; comité, 2612; 3e l., 2629; fruits destinés à l'exportation, inspection, (débat sur mot. Smith pour doc.) 1434 et suiv.
- Gourme: procédé Malein, (rép. à int. Sproule) 184, (rép. à int. Staples) 348.
- Grains: bill (n° 207) modifiant l'acte relatif à l'inspection des, 1ère l., 5752; 2e l., 6032; 3e l., 6050; grains du Manitoba, bill (n° 206) modifiant l'acte relatif à l'inspection des, 1ère l., 5752; 2e l. et comité, 6050; comité et 3e l., 6289-90.
- Grains et graines de semence, amélioration, (sub.) 7619 et suiv.
- Ile du Prince-Edouard: ferme d'expérimentation, établissement, (rép. à int. Martin) 593, 1008.
- Indiens: pensionnats et écoles industrielles, (sub.) 6142.
- Institut impérial de Londres, renouvellement des articles canadiens y exposés, (sub.) débat sur mot. Paterson, 683 et suiv.

Fisher, hon. Sydney Arthur—*Suite.*

- Japon : traité, (rép. à mot. Borden pour doc.) 5897.
- Johnson, M., statisticien, mise à la retraite et remplacement, (rép. à int. Cockshutt) 4069.
- Laitage, industrie développement, (sub.) 7619.
- Lère : bill (n° 115) y relatif, 1ère l., 1630 ; 2e l. et comité, 2247 ; 3e l., 2251.
- Maisonnette : élection partielle, (débat sur observ. Monk) 2279 et suiv.
- Moberley, H. J., emploi, (rép. à int. Lake) 6984, 7123, (rép. à observ. Staples) 7645.
- Montréal : commission du port, bill (n° 124) y relatif, en comité, 2279-80 et suiv., 2720 et suiv.
- Navires sur le Saint-Laurent, (rép. à int. Borden) 175.
- Navires de l'Etat : service, personnel et nombre de navires, (rép. à int. Foster) 1029, 1140.
- Piscifacures : établies sur lacs Huron et Supérieur, (rép. à int. Boyce) 196.
- Porcs : peste porcine, quarantaine dans township de Kent, (rép. à int. Clements) 178 ; (rép. à mot. Clements pour doc.) 677 et suiv.
- Recensement quinquennal : Manitoba, Alberta et Saskatchewan, (sub.) 7644-46 et suiv.
- Recensement et statistique, (sub.) 7587 et suiv.
- Sirop d'érable : falsification, moyens à prendre pour l'empêcher, (débat sur mot. Boyer) 1465 et suiv.
- Stations agronomiques : ferme centrale, recettes et dépenses, (rép. à int. Taylor) 787 ; dépenses, (rép. à int. Taylor) 2327 ; fermes d'expérimentation au Canada, combien, où situées, frais d'entretien, etc., (rép. à int. Martin) 1008 ; (sub.) : 7594 ; nouvelles stations succursales, 7618 ; bulletins et rapports, 7618.
- Statistiques de la criminalité, (dépôt) 1723.
- Steamers : ventilation, (rép. à int. Smith) 587.
- Steamer "Grosse Isle", crédit voté de nouveau, (sub.) 2766.
- Tabac : distribution de graines, demandes des planteurs du comté des Deux-Montagnes, à cete fin, (rép. à int. Ethier) 604.
- Tarifs douaniers de l'Allemagne et du Canada, (débat sur mot. Armstrong pour doc.) 1969 et suiv.
- Téléphone Bell, compagnie de, bill (n° 81), en comité, 6157 et suiv.
- Travail : bill (n° 109) abrogeant la loi concernant la compilation et la publication de données statistiques, 1ère l., 1615 ; 2e l. et comité, 2220-21 ; 3e l., 2221.
- Travaux publics : exécutés dans chaque province, (rép. à int. Armstrong) 3329.
- Volailles : stations d'engraissement, (rép. à int. Taylor) 606.
- William's-Head, C.-A., quarantaine, employés, (rép. à int. Taylor) 5640.

Fitzpatrick, Hon. Charles, comté de Québec.

- Arbitrage entre le Gouvernement et le Grand-Tronc, (rép. à int. Borden) 232.
- Capitaines et seconds de navires, bill (n° 7) modifiant la loi relative à leurs certificats, 2e l., 482 et suiv. ; comité, 484 et suiv.
- Chemins de fer : bill (n° 62) modifiant loi de 1903, 1ère l., 775 et suiv. ; en comité, 1654

Fitzpatrick, hon. Charles—*Suite.*

- et suiv., 4171 et suiv. ; bill (n° 9), idem, 2e l., 830 et suiv. ; bill (n° 8), idem, 2e l., 889 ; bill (n° 17), idem, 2e l., mot. pour renvoi au comité, 917.
- Chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique, bill (n° 84) concernant la compagnie du, en comité, 2311 et suiv.
- Chemin de fer de Qu'Appelle, lac Long et Saskatchewan, bill (n° 86) concernant la compagnie du, en comité, 2774 et suiv.
- Cigarettes, interdiction, (rép. à int. Blain) 222.
- Cochrane, Fred., affaire, (rép. à observ. Ward) 871.
- Code pénal de 1892, bill (n° 155) ayant pour objet de le modifier, par rapport aux témoins éloignés, 1ère l., 2513 ; 2e l. et comité, 3176 ; 3e l., 3177.
- Compagnies d'assurance : commission d'enquête, frais, (sub.) 318 et suiv. ; compte rendu sténographié, (rép. à int. Borden) 326 ; nomination de M. Longmuir comme commissaire, (rép. à int. Borden) 867 ; nomination d'un comité parlementaire d'enquête, (débat sur motion Maclean) 4086 et suiv.
- Cour d'échiquier du Canada : (sub.) 506 ; bill (n° 156) modifiant l'acte y relatif, 2e l. et comité, 3615 ; 3e l., 3620.
- Cour suprême du Canada, (sub.) 506 ; renvoi de questions à cette cour par l'exécutif, (rép. à int. Bristol) 1736 ; nomination d'un juge *ad hoc*, (rép. à int. Bergeron) 3143.
- Cours suprême et d'échiquier, bill (n° 67) modifiant la loi y relative, 1ère l., 921 ; 2e l., 1308 ; comité, 1309 ; (mot. pour renvoi au comité général) 1637 ; comité, 2220, 3596 ; 3e l., 3615.
- Dimanche : bill (n° 12) concernant l'observance du dimanche, 1ère l., 20 ; 2e l., 1046 ; (mot. pour renvoi à un comité spécial) 1051, 1249.
- Duryea, Chester Burnell, bill (n° 79) concernant son brevet, en comité, 2257.
- Elections fédérales : comité d'enquête sur moyens d'éviter actes de corruption, et sur procédure à suivre par rapport à pétitions d'élections, (rép. à mot. Borden) 254 et suiv., (mot.) 260.
- Electricité : exportation de l'énergie électrique et de certains liquides et gaz, bill (n° 145) tendant à réglementer, 1ère l., 2218 ; 2e l., 3153 et suiv. ; comité, 4138.
- Ficelle d'engergage : fabrication au pénitencier de Kingston, (rép. à int. Elson) 2098.
- Gibier, réserves de, dans territoires non organisés, bill (n° 154) modifiant la loi de 1894 y relative, 1ère l., 2512 ; 2e l. et comité, 2896 ; 3e l., 2897.
- Goélette "Mathilda," sauvetage, (rép. à int. Lefurgey) 2611.
- Indiens, (sub.) : 972 et suiv.
- Interprétation : bill (n° 171) modifiant la loi y relative, 1ère l., 4001.
- Juges : juges des cours provinciales, bill modifiant la loi de 1905 les concernant, 1ère l., 20, 2e l., 900 ; juges faisant partie de compagnies d'affaires, (rép. à int. Sproule) 186 ; circulaire à eux adressée par le ministre de la justice, (rép. à int. Léonard) 1627 ; juge du district d'Atlin, indemnité de subsistance, (sub.) 506 ; juges (Yukon), frais de déplacement, allocations de subsistance, (sub.) 507 ; traitements et travaux des

Fitzpatrick, hon. Charles—*Suite.*

juges, (rép. à mot. Lennox pour doc.) 797; bill (n° 83) modifiant la loi relative aux juges des cours provinciales, 1ère l., 1135; 2e l., et comité, 1820; 3e l., 1832; juges de la cour suprême, congé d'absence, juges *ad hoc*, (rép. à int. Monk) 1143; juges des cours de comté, abrogation des articles de la loi fixant le nombre de ces juges, (rép. à int. Lennox), 1805, dates des commissions nommant certains d'entre eux, (rép. à int. Lennox) 2097; juges du Manitoba, traitements, (projet de résolution Fitzpatrick) retiré, 4004-05.

Justice : ministère, appointements et dépenses, (sub.) : 371, administration, 504, dépenses diverses, 505.

Keech, Hiram, emploi, (rép. à int. Ingram) 204.

Kentville, champ de tir à la cible, (rép. à int. Hughes) 201.

Lèpre : (bill (n° 115) y relatif, en comité, 2250.

Ministres et sous-ministres : ne devraient pas exercer le droit, (débat sur mot. Lennox) 2858 et suiv.; amendement, 2867, mis aux voix et adopté, 2877.

Naturalisation, lois de, dans colonies de l'empire, (rép. à mot. Borden pour doc.) 358.

Pénitenciers : fourniture de la farine, (rép. à int. Staples) 354, (rép. à observ. Bennett) 972, (rép. à int. Taylor) 468, 801; Saint-Vincent de Paul, gardiens, appointements, (rép. à int. Léonard) 471; rapport annuel sur pénitenciers du Canada, (dépôt) 502; salaire des employés du pénitencier de Saint-Vincent de Paul, augmentation, (rép. à int. Léonard) 2332; projet de résolution, 4005, en comité, 4181 et suiv.; bill (n° 176) relatif aux pénitenciers, 1ère l., 4187; comité, 5522, 5537; 3e l., 5542.

Police fédérale : rapport, (dépôt) 277; (sub.) 508.

Prêteurs d'argent, bill (n° 11) les concernant, 1ère l., 19; 2e l. et comité, 364; comité, 1307; (mot. pour renvoi au comité des banques et du commerce) 1307.

Preuve : bill (n° 68) modifiant la loi de 1893 y relative, 1ère l., 921; 2e l. et comité, 1313 et suiv., comité, 1809; 3e l., 2220.

Québec : prêt de \$150,000 à la commission du port, (observ. sur résolution Brodeur) 4027 et suiv.

Réserves forestières, bill (n° 47) concernant l'établissement de, en comité, 3674.

Sault-Sainte-Marie : poursuite contre la municipalité par le Gouvernement, (rép. à int. Boyce) 2334.

Sénat et Chambre des communes, bill (n° 10) modifiant l'acte y relatif, 1ère l., 19; 2e l., 364; (mot. pour renvoi au comité) 364; bill (n° 97), idem, 1ère l., 1300; 2e l., 1833, 1848; comité, 1848.

Téléphone Bell du Canada, bill (n° 81), en comité, 4054 et suiv.

Foster, Hon. George Eulas, *Toronto-nord.*

Adresse en réponse au discours du trône, (débat) 61.

Archives, (sub.) 7980, services de M. Dougherty, 7580.

Auditeur général : rapport, dépôt, (mot. pour doc.) 502.

Banff : chemins, ponts, etc., (sub.) 6092 et suiv.

Foster, hon. George Eulas—*Suite.*

Bois : permis d'en couper, (mot. Foster pour doc.) 219.

Bouées : fabriquées à l'étranger, (int.) 3495; bouées à gaz : paiements à Thomas L. Wilson, (int.) 794.

Brooks, F. L. et Cie, paiement fait à cette maison, (int.) 1143.

Brothier, Désiré, mise en liberté, (débat sur observ. Macpherson) 5463 et suiv.

Budget : exposé budgétaire, débat, 3935 et suiv.

Canaux : éclairage, (mot. pour doc.) 6725; Cap-Tourmentin, port, réparations, (sub.) 7128 et suiv.

Carbure : achat, (int.) 1020, 1139.

Cartes du Canada et des T. N.-O., (sub.) 6096 et suiv.

Chambre des communes : employés du bureau de distribution, appointements, (débat sur mot. Laurier) 7251 et suiv.; ventilation, (débat sur observ. Bristol) 7567 et suiv.; règlements de la Chambre, (débat sur mot. Laurier pour étude du rapport du comité chargé de les remanier) 7671 et suiv.; ventilation, (débat sur observ. Taylor) 5754; agrandissement des pièces de l'Orateur, (mot. pour doc.) 7562-63; règlements, étude, (suite) 7818 et suiv.

Chemins de fer : bill (n° 62) modifiant la loi de 1903, en comité, 1658 et suiv., 6247, 6267 et suiv.; amendements du Sénat, 7863; subventions, bill (n° 214), en comité, 7023 et suiv.

Chemin de fer canadien du Nord, compagnie du, terres à être choisies par elle, (int.) 1913.

Chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique, embranchements, bill (n° 75), en comité, 5621 et suiv., 5822 et suiv., 6104 et suiv., 6188.

Chemin de fer de Qu'Appelle, lac Long et Saskatchewan, (mot. pour doc.) 210.

Chemin de fer Transcontinental National, exploitation des terrains miniers sur parcours de ce chemin, décret du conseil à ce sujet, (mot. pour doc.) 4007; bill (n° 215), en comité, 7054 et suiv.

Colombie-Anglaise, outillage neuf pour dragage, (sub.) 7191 et suiv.

Commission géologique : appointements, (sub.) 420 et suiv.; appointements, (sub.) 6129.

Compagnies d'assurance : enquête, direction, (int.) 5581.

Compagnie dite "North Atlantic Trading Company," marché entre elle et l'Etat, (mot. demandant qu'il y soit mis fin) 1799, débat, 1850-1871; décret et contrats, (mot. pour doc.) 2142; suite du décret) 2193 et suiv.; (mot. mise aux voix et rejetée) 2510.

Compagnie dite "Standard Trusts Company," bill (n° 147), en comité, 5062 et suiv.

Compagnie des terres de la vallée de la Saskatchewan : achat, par elle, de droits à des terres accordées au chemin de fer canadien du Nord à titre de subvention, (int.) 1802; convention entre elle et le Gouvernement, concession de terres, date, etc., (int.) 2087.

Compagnie verrière de Toledo, brevet, bill (n° 110) y relatif, en comité, 3820 et suiv.

Compagnie Woods, paiements à elle faits, (int.) 1013, 1420.

Comptes publics, comité, malentendu au sujet de la convocation d'une réunion, (observ.) 6993.

Conseil privé du roi au Canada : bureau, appointements et dépenses, (sub.) 370 et suiv.

Foster, hon. George Eulas—*Suite*.

Coughlin, B. J., paiements à lui faits, (int.) 1015.

Cour suprême de judicature du Nouveau-Brunswick, bill (n° 224), en comité, 1re l., 6981 et suiv.; 2e l., et comité, 7351 et suiv.; 3e l., 7388 et suiv.

Débats: comité, 2e rapport, préparation d'un index analytique, (débat sur mot. Gervais pour adop.) 2082 et suiv.

Dimanche: observance du dimanche, bill (n° 12), quand sera-t-il soumis à la Chambre? (int.) 5113; en comité sur bill (n° 12): 5759 et suiv., 5834, 5839 et suiv., 5925 et suiv.; 2e l., 1048 et suiv.; (observ. sur mot. Fitzpatrick pour renvoi à un comité spécial) 1249 et suiv.; en comité, 5759 et suiv., 5834, 5839 et suiv., 5925 et suiv.; article 11, 6514 et suiv.; article 3, paragraphe "d", 6785 et suiv.; 3e l., amendement Ross, 7396; amendement Ross à article 4, 7431 et suiv.; amendement Gallihier à article 3, 7455 et suiv.; sur mot. Aylesworth, amendement à l'article 5, 7488.

Disraéli, qual, (sub.) 7136 et suiv., -7156 et suiv.

Documents, dépôt, retard, (int.) débat, 12, (int.) 2219.

Douanes: ministère, (sub.) 373 et suiv.; conduite de M. L. G. Gagnon, percepteur à Emerson, (observ.) 1635, 6146; percepteurs, allocation pour droits perçus par eux, (sub.) 7724 et suiv.

Drapeau: non hissé sur la tour du Parlement le jour de la fête nationale, (sur observ. Elson) 7386 et suiv.

Duryea, Chester Burnell, bill (n° 79 concernant son brevet, en comité, 2263 et suiv.

Exercice financier, bill (n° 162) en modifiant le terme, 2e l. et comité, 5219 et suiv.

Explication de nature personnelle, article de la "Presse", 26 mai 1906, 4134; mot. pour comparaison de M. Cinq-Mars à la barre de la Chambre, débat, 4821 et suiv., 4905 et suiv., 5210 et suiv.; comparaison de M. Cinq-Mars, 5401 et suiv., 5435 et suiv., 5573.

Fraser, B. H. et J. F., emploi, (int.) 1021.

Fruits: bill (n° 101) modifiant la loi de 1901 relative à la marque des colis de fruits, en comité, 2222.

Gaz et lumière électrique: inspecteurs, appointements, (sub.) 7725.

Gendarmerie à cheval du Nord-Ouest: Nord-Ouest, Yukon, Alberta et Saskatchewan, (sub.) 5089 et suiv.

Gouverneur général: bureau du secrétaire, appointements et dépenses, (sub.) 369 et suiv.

Grains, inspection, (sub.) 7755 et suiv.

Gray, Franklin Montgomery, brevet, bill (n° 122) y relatif, en comité, 5065 et suiv.

Halifax: approvisionnements de la garnison, par qui fournis, à quel prix? etc., (int.) 1918.

Huile: achat, (int.) 1021.

Immigration: agents au Canada, en Angleterre et à l'étranger, appointements, M. de Coell, agent en Belgique, (sub.) 1690 et suiv.; bill (n° 170) relatif à l'immigration, en comité, 5326; agences, (sub.) 5645 et suiv.; agents, (sub.) 6117 et suiv.

Indiens, (sub.): écoles indiennes, Provinces Maritimes, Ontario et Québec, 743 et suiv.; arpentages sur réserves indiennes, 750 et suiv.; Indiens de la Colombie-Anglaise: ap-

Foster, hon. George Eulas—*Suite*.

pointements, 1117; fonds de secours, 1117; semences, 1118; soins médicaux et médicaments, 1118; Indiens du Yukon: fonds de secours et soins médicaux, 1254 et suiv.

Institut impérial de Londres, renouvellement des articles canadiens y exposés, (sub.), débat sur mot. Paterson, 682 et suiv.

Intercolonial, (sub.): pour renforcer ponts, 5142 et suiv.; améliorations à Pictou, 5199 et suiv.; matériel roulant, 5201 et suiv.; acquisition de terrains à Moncton, (débat sur observ. Ames) 5980 et suiv.; accident de Belmont, (sur observ. Laurence) 7720 et suiv.

Intérieur: ministère, (sub.) 376 et suiv.

Juges du Manitoba, traitements, (en comité sur projet de résolution) 6132 et suiv.

Justice: administration, (sub.) 504 et suiv.; appointements, 775 et suiv.

Lac Winnipeg, construction d'un steamer pour y faire le service, (sub.) 7815 et suiv.

Merwin, George T., paiements à lui faits, (int.) 793.

Milice, (sub.): artillerie, armes, champs de tir, etc., 7373 et suiv.

Miliciens: en activité de service au Nord-Ouest, concessions de terres, bill (n° 177), en comité, 4919 et suiv.

Mines: concession à Ray et Bronson, date, conditions, revenus, etc., (int.) 1801; surintendant des mines, appointements, (sub.) 6083 et suiv.

Navires de l'Etat: approvisionnement, dépenses, (int.) 1014; service, personnel et nombre de navires, (int.) 1028, 1140.

Nixon, Joseph, emploi, (int.) 200; rapport à son sujet, (int.) 469; rapports postérieurs au 3 avril 1905, (mot. pour doc.) 800; paiements à lui faits, (int.) 1142.

Noble, W. H., emploi, (int.) 1021.

Or et argent ouvrés, bill (n° 211) concernant la vente et le poinçonnage, en comité, 7783.

Parc des Montagnes Rocheuses, bill (n° 164) en comité, 4846 et suiv.

Pénitenciers: bill (n° 176), en comité, 5528 et suiv.; (sub.) 7739; pénitencier de Kingston, 7742 et suiv.

Pensions de certains membres du conseil privé, bill (n° 220) abrogeant la loi y relative, 1ère l., 6723; 2e l., 7786; en comité, 7839 et suiv.; 3e l., 7867-77.

Phares: construction et coût, (int.) 1022; construction, et aides à la navigation, (sub.) 5036 et suiv., 5071 et suiv.

Pilotage: bill (n° 219) modifiant loi y relative, 1ère l., 6719 et suiv.

Prêteurs d'argent, bill (n° 11), quand sera-t-il soumis à la Chambre? (int.) 5113; bill (n° 11) les concernant, en comité, 6997 et suiv.

Quais: construits par le Gouvernement depuis 1896, (mot. pour doc.) 219.

Québec: prêt de \$150,000 à la commission du port, (observ. sur projet de résolution Brodeur) 4024 et suiv.

Réserves forestières, bill (n° 47) y relatif, en comité, 5675 et suiv.

Revenu de l'Intérieur: ministère, appointements et dépenses, (sub.) 380 et suiv.

Rivière Ashouapmouchoan, piliers de dérivation, (sub.) 7169 et suiv.

Rivière Péribonka, piliers de dérivation, (sub.) 7169 et suiv.

Sainte-Anne de Chicoutimi, qual, (sub.) 7174.

Foster, hon. George Eulas—*Suite.*

- Service océanique et fluvial, dépenses casuelles en général, (sub.) 7801 et suiv.
- Signaux : compagnie canadienne de signaux de brume, paiements à elle faits, (int.) 793.
- Statuts fédéraux, (sub.) : refonte et traduction, 7740 et suiv.
- Steamers, service lignes subventionnées, rapport de leurs opérations, (mot. pour doc.) 586; service (sub.) : entre l'Angleterre et le Canada, 7758 et suiv.; entre Québec et le bassin de Gaspé, (int.) 7768; entre le Canada et le Sud-Africain, 7769; entre Moncton et le comté de Cumberland, 7771; entre Newcastle, Neguac et Escuminac, 7771; entre le Canada et Terre-Neuve, 7773.
- Steamer "Arctic"; approvisionnement, dépenses, (int.) 1014; enquête sur son voyage, (débat sur mot. Laurier et amendement Borden) 3724 et suiv.; rapport du comité d'enquête, (débat), 6552, 6699 et suiv.
- Steamer "Kestrel": tonnage, emploi, coût, (int.) 1021.
- Summerside, port, brise-lames, (sub.) 7125.
- Tarif allemand, réception, (int.) 1249.
- Télégraphie Marconi : stations, installation et entretien, (int.) 792.
- Téléphone Bell, compagnie de, bill (n° 81), en comité, 6148 et suiv.
- Terres fédérales: terres boisées, affermage, (mot. Foster pour doc.) 219; ventes dans l'Alberta et la Saskatchewan, (int.) 200, 335; affermage de terres boisées, (mot. pour doc.) 219, 799, vente ou affermage, (mot. pour doc.) 357; terres concédées aux chemins de fer, obligation d'en faire le choix, (débat sur mot. Roche) 1063 et suiv.; terrains houillers, vendus ou autrement cédés de 1896 à 1905, (mot. pour doc.) 1798; qui était commissaire des terres fédérales en 1902, 1903 et 1904? (int.) 2332; bill (n° 163), échange de terres affectées au soutien des écoles, 2e l. et comité, 4008 et suiv.; comité, 5321 et suiv.; terres affectées à la colonisation, (mot. pour doc.) 4050; administration et vente des terres fédérales, (débat sur mot. Borden pour comité d'enquête) 4432 et suiv.; service extérieur, appointements, (sub.) 6085 et suiv.; terres boisées de l'ouest, protection, inspection, etc., (sub.) 6088 et suiv.
- Travaux publics: ministère, appointements et dépenses, (sub.) 385 et suiv., 394 et suiv.; paiements pour services de surcroît, (int.) 796.
- Vancouver: essayerie, frais d'entretien, (sub.) 6094 et suiv.
- Vétérans canadiens, services lors des incursions féniennes, récompense, (débat sur mot. Monk) 667.
- Wagner, Philip, emploi, (int.) 200, (mot. pour doc.) 356; (avis de motion) 5314; (observ. sur mot. Fowler) 5730 et suiv.
- Wagons: officiels ou réservés, achat depuis 1896, (mot. pour doc.) 869.
- Yukon: juges, frais de déplacement et allocations de subsistance, (sub.) 508; pluie artificielle, (observ.) débat 578 et suiv.; marché à ce sujet, décret, (mot. pour doc.) 869, 1044, 2142; succès de M. Hatfield, 7387; concessions minières, intervention de M. Belcourt, (observ.) débat, 1664 et suiv.; lois minières applicables au Yukon, bill (n° 153) y relatif, 3505; administration du Yukon, (sub.) 6053 et suiv.; entretien et réparation des chemins, (sub.) 6082 et suiv.;

Foster, hon. George Eulas—*Suite.*

- enquête au sujet du bois, (int.) 6993; (sub.) frais de séjour des magistrats, 7732 et suiv.; concessions forestières, (mot. pour doc.) 7857.
- Fowler, George W., *King et Albert, N.-B.*
- Canal Welland, (sub.) : éclairage électrique et force motrice, 5290 et suiv.
- Chambre des communes: règlements, étude, 7825 et suiv.
- Chemins de fer: bill (n° 62) modifiant loi de 1903, en comité, 7275 et suiv.
- Chemin de fer Transcontinental National: tracé entre Québec et Moncton, (débat sur mot. Crocket pour doc.) 1784 et suiv.; étude du tracé et construction, (sub.) 5247 et suiv.
- Code pénal de 1892: bill (n° 209) le modifiant quant aux loteries, comité, 7878 et suiv.
- Compagnie dite "New-Brunswick Petroleum Company," achat d'huile sous la présidence de l'hon. M. Emmerson, soumissions, (int.) 1428.
- Compagnie dite "North Atlantic Trading Company," pour importation d'immigrants, marchés avec elle, (débat sur mot. Foster pour y mettre fin) 2206 et suiv.
- Cour suprême de judicature du Nouveau-Brunswick, bill (n° 224), en comité, 7347 et suiv.
- Dépêches: marché pour transport dans le comté de King, (int.) 1142.
- Douanes: appointements et dépenses, (sub.) 521.
- Édifices publics: écroulement de la tour de l'ouest, (débat sur observ. Borden) 1336 et suiv.
- Finances, (sub.) : appointements, 7663 et suiv.
- Gaz et lumière électrique, (sub.) : appointements des inspecteurs, 2676 et suiv.
- Gibier: réserves de, dans territoires non organisés, bill (n° 154) y relatif, en comité, 2896 et suiv.
- Halifax: emplacement de l'ancienne salle d'exercice militaire, et propriété acquise en échange, (mot. pour doc.) 800, (int.) 863.
- Hopewell-Hill: directeur du bureau de poste, destitution, enquête à cette fin, (int.) 1427.
- Immigration: agences, (sub.) 5652 et suiv.
- Indiens, (sub.) : cession de réserves dans la Colombie-Anglaise, 985.
- Institut impérial de Londres, renouvellement des articles canadiens y exposés, (sub.) débat sur mot. Paterson, 708 et suiv.
- Intercolonial: situation financière, (débat sur observ. Emmerson) 308 et suiv.; huile d'éclairage, achat, (int.) 464; vols par employés, (int.) 1030; emploi du train Jauguin, (int.) 2800; (sub.) : pour renforcer ponts, 5169 et suiv.; améliorations à Stellarton, 5198; freins à air Westinghouse, 5199; prolongement jusqu'à Sydney-Mines, 5200.
- Juges: bill (n° 83) modifiant la loi relative aux juges des cours provinciales, en comité, 1822 et suiv.
- Juges des cours provinciales, bill (n° 13), en comité, 5522.
- Milice: harnais, où et par qui fabriqués, (int.) 595; (sub.) : artillerie, armes, champs de tir, etc., 7360 et suiv.; (sub.) : exercices annuels, 7378 et suiv.; camps de Sussex et de Lévis, construction de bâtiments, 7383.
- Musée Victoria : construction, matériaux, (int.) 2091.

Fowler, George W.—*Suite.*

- Palmer's-Point, phare, construction, réclamation de G. W. Palmer, (int.) 6244.
- Pear, Jean-Albert, bill (n° 169) pour lui faire droit, en comité, 5594.
- Poids et mesures: bill (n° 14) modifiant la loi y relative, 2e l., 910.
- Postes, (sub.): transport des dépêches, 551 et suiv.; directeurs de bureaux de poste, devoirs et rémunération, (int.) 1426; perte de timbres-poste à Moncton, (int.) 1428; receveurs de la poste, appointements, (sub.), (observ. sur int. Blain) 7658 et suiv.
- Prêteurs d'argent, bill (n° 11) les concernant, en comité, 365 et suiv.
- Preuve: bill (n° 68) modifiant la loi de 1893 y relative, en comité, 1814 et suiv.
- Québec: ports et rivières, (sub.) 7242 et suiv.
- Représentation: de Nicolet et de Gaspé par le solliciteur général, (int.) 1921; représentation des provinces à la Chambre des communes, (mot. pour discussion de la mot. Hughes à ce sujet) 4681 et suiv.
- Réserves forestières, bill (n° 47) concernant l'établissement de, en comité, 2915 et suiv.
- Richibouctou: brise-lames, réparations, (int.) 2091.
- Robertson, Andrew C., inspecteur des pêcheries, (int.) 4263.
- Sénat: vacances dans la représentation du Nouveau-Brunswick, (int.) 1027.
- Stations agronomiques, (sub.) 7616 et suiv.
- Steamers et brise-glaces de l'Etat, l' "Arctic", (int.) 3285 et suiv., 4202 et suiv.
- Substances alimentaires: falsification, répression, (sub.) 2685 et suiv.
- Sussex: champ de tir, coût, revenu, etc., (int.) 595.
- Système métrique, (sub.): série de conférences, 2678 et suiv.
- Tarif, enquête y relative, (sub.): dépenses des ministres, 7665-66.
- Tarifs douaniers de l'Allemagne et du Canada, (débat sur mot. Armstrong pour doc.) 1968 et suiv.
- Travaux publics: ministère, (sub.) 392 et suiv.
- Wagner, Philip: emploi, destitution, (mot.) 5706, amendement, 5706, mis aux voix et rejeté, 5750.

Gallihier, William Alfred, *Kootenay.*

- Chemins de fer: bill (n° 62) modifiant la loi de 1903 y relative, en comité, 6265 et suiv.; 6359 et suiv.; subventions, (en comité sur projet de résolution) 6346 et suiv.
- Chemin de fer d'Ashcroft, Baskerville et Fort George, amendements du Sénat, (adoption), 5536, 5537.
- Chemin de fer de la baie Crawford à Sainte-Marie, bill (n° 53) concernant la compagnie du, 1ère l., 680; 2e l., 961; 3e l., 1623.
- Chemin de fer de Calgary à Fernie, bill (n° 71) constituant en corporation la compagnie du, 1ère l., 921; 2e l., 1346; 3e l., 1847.
- Chemin de fer de Kamloops et du défilé de Yellowhead, bill (n° 27) constituant en corporation la compagnie du, 1ère l., 362; 2e l., 541; 3e l., 2127.
- Chemin de fer de Kootenay à Arrowhead, bill (n° 30) concernant la compagnie du, 1ère l., 362; 2e l., 542; comité, 1185; 3e l., 1187.
- Chemin de fer de Nakusp à Slocan, bill (n° 32) concernant la compagnie du, 1ère l., 362; 2e l., 542; comité, 1346.

Gallihier, William Alfred—*Suite.*

- Chemin de fer de la rivière Fording, bill (n° 197) autorisant la compagnie du, 1ère l., 5309; 2e l., 5535; comité et 3e l., 6189.
- Chemin de fer du Sud de la Colombie-Anglaise, bill (n° 33) concernant la compagnie du, 1ère l., 362; 2e l., 542; 3e l., 2127.
- Compagnie de chemin de fer, de houille et de coke de Hillcrest, bill (n° 157) la constituant en corporation, 1ère l., 3000; 2e l., 3323, 3324; comité, 4506; 3e l., 4508.
- Compagnie de chemin de fer et de navigation de la Colombie et de Kootenay, bill (n° 34) y relatif, 1ère l., 362; 2e l., 542; 3e l., 2127.
- Compagnie des lignes d'branchement du Grand-Tronc-Pacifique, bill (n° 75) la constituant en corporation, en comité, 5823 et suiv.
- Compagnie dite "Mexican Electric Company," bill (n° 96) pour changement de nom, en comité, 2735.
- Compagnie dit "Standard Trusts Company", bill (n° 147), en comité, 5064.
- Dimanche: bill (n° 12) concernant l'observance du dimanche, en comité, 5788 et suiv., 5837 et suiv., amendement au paragraphe "o" de l'article 3, 5886, rejeté, 5890; 5916 et suiv.; article 5, 5935 et suiv.; article 9, 6426 et suiv.; amendement, 6427; article 11, 6521 et suiv.; article 3, paragraphe "d", 6782 et suiv., 6803 et suiv., 6812; amendement Ross, 7394; amendement à l'article 3, 5455 et suiv., rejeté, 7459; sur motion Aylesworth pour suppression de l'article 5, 7490.
- Duryea, Chester Burnell, bill (n° 79) concernant son brevet, en comité, 2257 et suiv.
- Explication sur un fait personnel par M. Foster, article de M. Cinq-Mars, comparution de ce dernier à la barre de la Chambre, 5422.
- Juges des cours provinciales, bill (n° 13), en comité, 5516 et suiv.
- McIntosh, Eileen Mary, bill (n° 185) pour lui faire droit, en comité, 6190 et suiv.
- Montagnes Selkirk, amélioration des grottes, (sub.) 6004 et suiv.
- Pensions de certains membres du conseil privé et indemnité des députés et sénateurs, bill (n° 18) y relatif, 2e l., 3061 et suiv.
- Prêteurs d'argent, bill (n° 11) les concernant, en comité, 368.
- Sénat et Chambre des communes, bill (n° 97) modifiant la loi y relative, en comité, 1848.
- Wurtz, Henry, bill (n° 106) concernant certains brevets de, en comité, 2266.

Ganong, Gilbert W., *Charlotte.*

- Alcool méthylique, droit, (int.) 5643.
- Dimanche, bill (n° 12) concernant l'observance du dimanche, en comité: article 11, 6502 et suiv.
- Gallant, W. A., emploi, (int.) 1144.
- Grand-Manan, brise-lames, (int.) 1145.
- Institut impérial de Londres, renouvellement des articles canadiens y exposés, (sub.), débat sur mot. Paterson, 729.
- Leonardville: quai, construction, (int.) 3332.
- North-Head: brise-lames, soumissions pour construction, (int.) 595.
- Pêche: à la baie, dans comté de Charlotte, nouveaux permis, à qui accordés, (int.) 1619.
- Phares: construction, et aides à la navigation, (sub.) 5041 et suiv., 5075 et suiv.
- Steamers et brise-glaces de l'Etat, y compris l' "Arctic," (sub.) 4950.

Ganong, Gilbert W.—*Suite.*

- Wilson's-Beach : brise-lames, construction, (int.) 594 ; coût, (int.) 787.
Woodstock, N.-B., directeur de la poste, congé d'absence, (int.) 1429, nomination de M. C. L. Smith, (int.) 1617 ; perception des douanes, (int.) 3331.

Gauvreau, Charles Arthur, *Témiscouata.*

- Chemin de fer de l'Atlantique à l'ouest de Québec, bill (n° 64) concernant la compagnie du, 1ère l., 859 ; 2e l., 1007 ; 3e l., 1623.
Compagnie des lignes d'embranchement du Grand-Tronc-Pacifique, bill (n° 75) la constituant en corporation, en comité, 5825 et suiv.
Intercolonial: transport de la houille, (int.) 472 ; travaux, soumissions, (int.) 789 ; service de messageries, différend, (int.) 5311.
Phares : gardiens, salaires, (int.) 472.

Geoffrion, Victor, *Chambly et Verchères.*

- Compagnie du Parc et de l'Île de Montréal, bill (n° 37) y relatif, 1ère l., 460 ; 2e l., 586 ; comité et 3e l., 3264.

German, William Manly, *Welland.*

- Canal de la Trent, (sub.) : construction, 5295.
Canal Welland, (sub.) : éclairage électrique et force motrice, 5291.
Chemins de fer : subventions, (en comité sur projet de résolution) 6341.
Chemin de fer de Buffalo, Niagara et Toronto, bill (n° 42) concernant la compagnie du, 1ère l., 502 ; 2e l., 808 ; comité et 3e l., 4051.
Chemin de fer central du Canada, bill (n° 149) concernant la compagnie du, 1ère l., 2384 ; 2e l., 2791 ; comité et 3e l., 5535.
Chemin de fer Transcontinental National, (sub.) : étude du tracé et construction, 5270.
Compagnie dite "The Canadian Niagara Power Company," bill (n° 36) y relatif, 1ère l., 460 ; 2e l., 586.
Compagnie de forces Erié-Ontario, bill (n° 107) y relatif, 1ère l., 1517 ; 2e l., comité, 2735 ; 3e l., 2736.
Compagnie de force motrice de la Grande-Rivière et de l'Ouest, bill (n° 216), en comité, 7201 et suiv.
Compagnie du pont et des forces motrices de Mather, bill (n° 99) y relatif, 1ère l., 1415 ; 2e l., 1624 ; 3e l., 2733.
Compagnie télégraphique commerciale du Nord, bill (n° 139) y relatif, 1ère l., 1801 ; 2e l., 2128 ; comité et 3e l., 4506.
Cour d'échiquier, bill (n° 156), en comité, 3619.
Dimanche: observance, bill (n° 12), en comité, article 6, 5958 et suiv. ; article 10, 6446 et suiv.
Electricité : exportation de l'énergie électrique, en comité, 4163 et suiv.
Exercice financier, bill (n° 162) en modifiant le terme, en comité, 5227 et suiv.
Explication sur un fait personnel, par M. Foster, écrit de M. Cinq-Mars, comparaison de ce dernier à la barre de la Chambre, 5416 et suiv.
Immigration : bill (n° 170) y relatif, en comité, 5364 et suiv.
Ministres et sous-ministres : ne devraient pas exercer le droit, (débat sur mot. Lennox) 1760 et suiv.
Pensions de certains membres du conseil privé, et Sénat et Chambre des communes, bill (n° 18) abrogeant chapitres 30 et 43

German, William Manly—*Suite.*

- des statuts de 1905 y relatifs, (débat sur 2e l.,) 2604 et suiv.
Port Colborne, (sub.) : améliorations à l'entrée, 5293.

Gervais, Honore, *Saint-Jacques, Montréal.*

- Baie d'Ungava, Labrador, réclamations de Terre-Neuve y relatives, (int.) 7669.
Compagnie des lignes d'embranchement du Grand-Tronc-Pacifique, bill (n° 75) la constituant en corporation, en comité, 5834.
Débats, comité des: réduction du quorum, 1er rapport, (mot. pour adop.) 167 ; 2e rapport, préparation d'un index analytique, (mot. pour adop.), débat 2081 et suiv. ; 3e rapport, augmentation des appointements des sténographes et des traducteurs, 6414, retiré, (mot.), 6862.
Dimanche, bill (n° 12) concernant l'observance du dimanche, en comité: article 11, 6530 et suiv. ; article 15, 6539 ; article 17, amendement, 6544, adopté, 6544 ; article 2, 6745 et suiv., 6755 ; article 3, paragraphe "n," 6823 et suiv. ; motion demandant que cette loi ne devienne en vigueur que le 1er mars 1907, 6860.
Fleuve Saint-Laurent: profondeur du chenal entre Québec et Montréal, (int.) 4909.
Immigrants: amenés du Royaume-Uni sous de fausses représentations, (débat sur mot. Smith pour doc.) 3045 et suiv.
Phares: construction, et aides à la navigation, (sub.) 5055 et suiv.
Steamer "Arctic," enquête sur son voyage, rapport, (débat), 6653 et suiv.
Steamers et brise-glaces de l'Etat, "l'Arctic," (sub.), fondation d'une école navale au Canada, (observ.) 3490.

Girard, Joseph, *Chicoutimi et Saguenay.*

- Chemin de fer de Québec au Saguenay et au golfe Saint-Laurent, bill (n° 141) concernant la compagnie du, 1ère l., 1801 ; 2e l., 1912 ; comité et 3e l., 3524.
Fruits: bill (n° 101) modifiant la loi de 1901 relative à la marque des colis de fruits, en comité, 2617 et suiv.
Rivière Saguenay: dragage, (mot. pour doc.) 4096.

Gordon, David Alexander, *Kent-est.*

- Cannington: receveur de la poste, destitution, (débat sur mot. Hughes pour doc. 2548.
Compagnie verrière de Toledo, brevets, bill (n° 110) y relatif, en comité, 3768 et suiv., 3810 et suiv.

Grant, George D., *Ontario-nord.*

- Association dite "Woman's Art Association", bill (n° 59) la constituant en corporation, 1ère l., 769 ; 2e l., 1007.
Bills d'intérêt privé : prolongation de délai, (mot.) 858.
Cannington: receveur de la poste, destitution, (débat sur mot. Hughes) 2530, 2537.
Rivière Severn, obstruction, (int.) 600.

Greenway, Thomas, *Lisgar.*

- Grains, inspection, bill (n° 207), 2e l., 6035 et suiv.
Terres fédérales : concédées aux chemins de fer, obligation d'en compléter le choix, (débat sur mot. Roche) 1051 et suiv.

Gunn, Benjamin B., *Huron-sud.*

- Bayfield : port, dépenses, (int.) 597.
 Clinton : bureau de poste, coût, (int.) 1620.
 Compagnie dite "North Atlantic Trading Company," pour importation d'immigrants, marchés avec elle, (débat sur mot. Foster pour y mettre fin) 2164 et suiv.
 Dimanche : bill (n° 12) concernant l'observation du dimanche, en comité : mot. Aylesworth, amendement à article 5, 7483.
 Doré : pêche dans le lac Huron, saison interdite, (int.) 2094.
 Postes, (sub.) : divers, 573.
 Saint-Joseph : port, améliorations, (int.) 597.
 Seaforth : édifice public, (int.) 596; bureaux de poste et de douane, loyer, (int.) 1621.
 Wingham : édifice public, coût, (int.) 1621.

Guthrie, Hugh, *Wellington-sud.*

- Banque dite "Citizens' Bank of Canada", bill (n° 187), 1ère l., 5014; 2e l., 5360; comité et 3e l., 5634.
 Brothier, Désiré, mise en liberté, (d bat sur observ. Macpherson) 5469 et suiv.
 Chemin de fer South-Ontario-Pacific, bill (n° 19) concernant la compagnie du, 1ère l., 362; 2e l., 541; comité et 3e l., 1180.
 Chemin de fer de Toronto à Hamilton, bill (n° 134) concernant la compagnie du, et ayant pour objet de changer son nom en celui de "compagnie du chemin de fer de Toronto à l'ouest de Niagara, 1ère l., 1800; 2e l., 2128; comité, 4497; 3e l., 4506.
 Compagnie de force motrice de la Grande-Rivière et de l'Ouest, bill (n° 216), en comité, 7194 et suiv., 7462 et suiv.
 Dimanche : bill (n° 12) concernant l'observation du dimanche, en comité, 5866 et suiv.; article 5, 5951 et suiv.; 3e l., amendement Ross à article 4, 7421 et suiv.; amendement Martin à article 5, 7445 et suiv.; amendement Monk à article 3, 7451; sous-amendement, 7452, 7453, rejeté, 7455; amendement Gallier à article 3, 7455 et suiv.; sur mot. Aylesworth, amend. à art. 5, 7483.
 Immigration : bill (n° 170) y relatif, en comité, 5343 et suiv., 5363 et suiv., 5546 et suiv.
 Preston, W. T. R., (débat sur motion Monk demandant qu'il ne soit plus inspecteur d'immigration) 7099 et suiv.
 Terres fédérales : administration et vente, (débat sur motion Borden pour comité d'enquête) 4763 et suiv.

Haggart, Hon. John Graham, *Lanark-sud.*

- Affaires indiennes : (sub.) 379.
 Agriculture : ministère, (sub.) 383 et suiv.
 Bayfield : port, dépenses, (rép. à int. Gunn) 597.
 Bills d'intérêt privé, présentation, (observ. sur mot. Macpherson pour prolongation de délai à cette fin) 2893.
 Canal Welland, (sub.) : éclairage électrique et force motrice, 5289 et suiv.
 Chambre des Communes : étude du rapport du comité nommé pour remanier les règlements, (débat sur mot. Laurier) 7683-85 et suiv.
 Chemins de fer : bill (n° 62) modifiant loi de 1903, 1ère l., 775 et suiv.; comité, 1649 et suiv., 4172 et suiv.; 7266; subventions, (en comité sur projet de résolution) 6309 et suiv., 6343 et suiv.; bill (n° 214), en comité, 7026 et suiv.

Haggart, hon. John Graham—*Suite.*

- Chemins de fer et Canaux, (sub.) : appointements, 5137 et suiv.
 Chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique, bill (n° 84) concernant la compagnie du, en comité, 2309 et suiv.
 Chemin de fer de Qu'Appelle, lac Long et Saskatchewan, bill (n° 86) concernant la compagnie du, en comité, 2777.
 Chemin de fer Transcontinental National, (sub.) : étude du tracé et construction, 5251 et suiv.
 Chemin de fer Vancouver au Sud de la vallée du Fraser, bill (n° 87) constituant en corporation la compagnie du, en comité, 2779 et suiv.
 Chutes d'eau, (débat sur mot. Monk pour doc.) 626.
 Dimanche, bill (n° 12), en comité : article 3, paragraphe "d", 6785.
 Douanes, ministère, (sub.) 374.
 Electricité : exportation de l'énergie électrique, etc., réglementation, bill (n° 145) à cette fin, 2e l., 3160 et suiv.
 Fruits : destinés à l'exportation, inspection, (débat sur mot. Smith pour doc.) 1437 et suiv.
 Ile du Prince-Edouard, chemin de fer, recettes et dépenses, (observ.) 7694.
 Intercolonial : situation financière, (débat sur observ. Emmerson) 161 et suiv., 277 et suiv.; (sub.) : pour renforcer ponts, 5139 et suiv.; améliorations à Halifax, 5196 et suiv.; matériel roulant, 5201 et suiv.; recettes et dépenses, (observ.) 7694.
 North-Head : brise-lames, soumissions pour construction, (rép. à int. Ganong) 595.
 Passe du Nord, (sub.) : barrage, 5287 et suiv.
 Phares : construction, et aides à la navigation, (sub.) 5049 et suiv.
 Preston, W.T.R., (débat sur mot. Monk pour le faire comparaitre à la barre de la Chambre comme témoin, et sur amendement Laurier) 4630 et suiv.
 Québec : prêt de \$150,000 à la commission du port, bill (n° 174) à cette fin, en comité, 4922 et suiv.
 Réserves forestières, bill (n° 47) concernant l'établissement de, en comité, 2906 et suiv., 3418 et suiv., 5676.
 Saint-Joseph : port, améliorations, (rép. à int. Gunn) 597.
 Seaforth : édifice public, (rép. à int. Gunn) 596.
 Steamer "Arctic", enquête sur son voyage, (débat sur mot. Laurier et amend. Borden) 3754 et suiv.
 Terres fédérales : titres de terres émis au Manitoba, dans l'Alberta et la Saskatchewan, (observ. sur mot. Ames pour doc.) 3015 et suiv.; bill (n° 163) échange de terres affectées au soutien des écoles, en comité, 4011 et suiv.
 Travaux publics : ministère, (sub.) 390 et suiv.
 Wilson's Beach, brise-lames, construction, (rép. à int. Ganong) 594.
- Hall, R. R., *Peterborough-ouest.*
 Canal de la Trent : écluse de Peterborough, défauts, renvoi d'employés, (débat sur mot. Hughes pour doc.) 3349 et suiv.
 Chemin de fer de Kingston à Pembroke, bill (n° 44) concernant la compagnie du, 1ère l., 503; 2e l., 809; 3e l., 1623.

Hall, R. R.—*Suite.*

- Compagnie du riz feuilleté Anderson, bill (n° 45) concernant son brevet, 1ère l., 503; 2e l., 809; 3e l., 2267.
 Inspection générale : bill (n° 165) modifiant la loi y relative, 1ère l., 3315.
 Transports : commission, dépôt et étude de son rapport, (débat sur mot. Bennett) 2114 et suiv., (mot. pour doc.), débat, 3361 et suiv.

Harty, William, *Kingston,*

- Queen's College, Kingston, (motion pour présentation d'un bill y relatif) 2880; bill (n° 160) y relatif, 1ère l., 3140; 2e l., 3324; comité et 3e l., 4051.

Henderson, David, *Halton.*

- Chambre des Communes : règlements, étude, 7819.
 Chemins de fer : bill (n° 62) modifiant la loi de 1903 y relative, en comité, 2635.
 Chemin de fer de Kootenay à Arrowhead, bill (n° 30), en comité, 1185 et suiv.
 Chemin de fer de Toronto à Hamilton, bill (n° 134), en comité, 4504 et suiv.
 Chemin de fer de Vancouver à l'île Lulu, bill (n° 29), en comité, 1185.
 Chemin de fer de Windsor, Essex et Lake Shore Rapid, bill (n° 150), en comité, 5358 et suiv.
 Code pénal de 1892 : bill (n° 209) le modifiant quant aux loteries, comité, 7880.
 Compagnies d'assurance : comité parlementaire d'enquête, (débat sur mot. Maclean) 4094 et suiv.
 Compagnie d'assurance dite "Sterling" sur la vie, bill (n° 105), en comité, 5635.
 Compagnie de fidéicommiss dit "Empire", bill (n° 135) y relatif, en comité, 5356.
 Compagnies des lignes d'embranchement du Grand-Tronc-Pacifique, bill (n° 75), en comité, 6105 et suiv., 3e l., 6794 et suiv.
 Compagnie dite "Standard Trusts Company", bill (n° 147), en comité, 5063 et suiv.
 Concessions forestières dans l'ouest, demandes de 1880 à 1896, (int.) 5638, 5895.
 Cumberland, C.-A., édifice public, 6944 et suiv.
 Débats : comité, 2e rapport, préparation d'un index analytique, (débat sur mot. Gervais pour adop.) 2085 et suiv.
 Députés : présents aux séances de la Chambre, inscription de leurs noms, (int.) 208.
 Dimanche : bill (n° 12) concernant l'observance du dimanche, en comité, 5784 et suiv., 5795 et suiv., 5873 et suiv.; article 3, paragraphe "d", 6810 et suiv.; article 3, paragraphe "k", 6814 et suiv.; article 3, paragraphe "n", 6823; article 3, amendement Bureau, 6838 et suiv.; article 3, amendement Ross, 6840; article 3, amendement Béland, 6841; sur motion Aylesworth, amendement à l'article 5, 7481; sur motion Aylesworth pour lecture et adoption des amendements, 7498 et suiv.; amendements du Sénat, 7883.
 Douanes : ministère, (sub.): 375; appointements et dépenses, 516 et suiv.; dépenses au Yukon, (sub.) 534.
 Duryea, Chester Burnell, bill (n° 79) concernant son brevet, en comité, 2257 et suiv.
 Explication de nature personnelle par M. Foster, (mot. Foster pour comparaison de M. Cinq-Mars à la barre de la Chambre, article de la "Presse", 26 mai 1906) débat, 4908.

Henderson, David—*Suite.*

- Foin : débat sur projet de résol. Beauparlant, tendant à en réglementer la vente, 4117 et suiv.
 Fruits : bill (n° 101) modifiant la loi de 1901 relative à la marque des colis de fruits, en comité, 2223 et suiv.
 Grains, inspection, (bill (n° 207) modifiant la loi y relative, 2e l., 6033 et suiv.
 Grains du Manitoba, inspection, bill (n° 206), en comité, 6050 et suiv., 6289 et suiv.
 Gray, Franklin Montgomery, brevet, bill (n° 122), en comité, 5066 et suiv.
 Guelph : édifice public, annexe, améliorations, (sub.) 6923.
 Immigration : agents au Canada, en Angleterre et à l'étranger, appointements, immigration belge, (sub.) 1694 et suiv.; bill (n° 170) relatif à l'immigration, en comité, 5341.
 Indiens, (sub.): dépenses générales, soins médicaux, etc., 998; Indiens de la Colombie-Anglaise, écoles industrielles et pensionnats, 1130; Indiens du Yukon, fonds de secours et soins médicaux, 1257 et suiv.; bill (n° 194) modifiant loi relative aux Indiens, en comité, 5562 et suiv.
 Institut impérial de Londres, renouvellement des articles canadiens y exposés, (sub.) débat sur mot. Paterson, 715 et suiv.
 Intercolonial, (sub.): pour renforcer ponts, 5140 et suiv.; améliorations à Halifax, 5197 et suiv.; matériel roulant, 5201 et suiv.
 McIntosh, Mary-Eileen, bill (n° 185) pour lui faire droit, (observ. sur mot. Northrup) 5579.
 Monnaies : bill (n° 196) modifiant loi y relative, 1ère l., 5208.
 Or et argent ouvrés, bill (n° 211) concernant la vente et le poinçonnage, en comité, 7785.
 Ottawa, (sub.): édifices administratifs, édifice de l'Ouest, 6908 et suiv.; édifices publics, réparations, etc., 6948.
 Owen-Sound, édifice public, (sub.) 6925 et suiv.
 Phares : construction de phares, et aides à la navigation, (sub.) 4901 et suiv., 5032 et suiv.
 Preston, Mary-Emeline, bill (n° 168) pour lui faire droit, en comité, 5070.
 Prince Arthur de Connaught, visite au Canada, frais, (sub.) 324 et suiv.
 Prorogation : retard, (int.) 7916.
 Réassurance : réserve, (int.) 1019.
 Réserves forestières, bill (n° 47) concernant l'établissement de, en comité, 2934 et suiv., 5685 et suiv.
 Rivière Saguenay : piliers et estacades, coût, (int.) 1431.
 Saskatoon, édifice public, (sub.) 6943.
 Sénat : révision de sa constitution, (débat sur mot. McIntyre) 2362.
 Sénat et Chambre des communes, bill (n° 97) modifiant la loi y relative, 2e l., 1846; amendements du Sénat, 7787.
 Steamers et brise-glaces de l'Etat, l' "Arctic", (sub.) 3442 et suiv.
 Tarif : commission, impression des dépositions faites devant elle, (int.) 208; tarifs douaniers de l'Allemagne et du Canada, (débat sur mot. Armstrong pour doc.) 1958 et suiv.; comparaison entre le tarif américain et le tarif canadien quant aux produits agricoles, (débat sur observ. Clements) 5025 et suiv.
 Toronto : gare commune, bill (n° 138), en comité, 4506.

Henderson, David—*Suite*.

Winnipeg, (sub.): nouvel hôtel des postes, 6932 et suiv.

Herron, John, *Alberta*.

Bestiaux : santé des, (sub.) 2753 et suiv., acquisition de bestiaux pour agences indiennes, (int.) 4814; service d'hygiène, (sub.) 7651 et suiv.

Chemins de fer : subventions, (en comité sur projet de résolution) bill (n° 62) modifiant la loi de 1903, en comité, 7311 et suiv.

Compagnies d'assurance, enquête à leur sujet, frais, (sub.) 7797 et suiv.

Compagnie de chemin de fer et d'irrigation d'Alberta, bill (n° 100) y relatif, en comité, 3265.

Dimanche : bill (n° 12) concernant l'observance du dimanche, en comité, 5859 et suiv.

Élevage, laitage, etc., (sub.) 7638 et suiv.

Gendarmerie à cheval du Nord-Ouest : Nord-Ouest, Yukon, Alberta et Saskatchewan, (sub.) 5112.

Grains, inspection, bill (n° 207), 2e l., 6049.

Homesteads : inscriptions, (int.) 5125.

Immigration : agents, (sub.) 6015 et suiv.

Indiens, (sub.): Manitoba, Saskatchewan, Alberta et Territoires du Nord-Ouest, bestiaux, 765; cession de réserves dans la Colombie-Anglaise, (sur observ. Fowler) 987; réserves indiennes de l'Ouest, 987; réserve des Indiens du Sang, à Cardston, 987; acquisition de bestiaux pour les agences indiennes, (int.) 4814.

Parc des Montagnes Rocheuses, bill (n° 164), en comité, 4853.

Réserves forestières, bill (n° 47), concernant l'établissement de, en comité, 2910, 2932, 3410 et suiv.

Section 28, township 7, rang 2, à l'ouest du 5e méridien, partie du quart sud-est vendue ou louée, (int.) 603.

Terres fédérales : bill (n° 163), échange de terres affectées au soutien des écoles, en comité, 4011 et suiv.; arpentage, plans, irrigation, etc., (sub.) 6031.

Vancouver : ferme d'expérimentation, établissement, (int.) 594.

Yukon, (sub.): frais de séjour des magistrats, 7735.

Hughes, James J., *King, I. P.-E.*

Édifices publics fédéraux, (sub.): force et autre pour les ascenseurs, 6955.

Explication de nature personnelle, par l'honorable M. Foster, article de la "Presse", du 26 mai 1906, (débat sur mot. Foster) 4843 et suiv.

Ile du Prince-Edouard: tunnel, construction, (int.) 193; navigation d'hiver, construction d'un steamer à cette fin, (int.) 334; chemin de fer de l'I. P.-E., (sub.): amélioration à Charlottetown, 5278 et suiv.

Navigation : dans le détroit de Northumberland, (int.) 1304.

Représentation au Parlement : (mot. pour laisser à chaque province au moins le nombre de représentants qu'elle avait lors de son entrée dans la confédération) débat, 1146 et suiv.

Steamers et brise-glaces de l'Etat, y compris l'"Arctic", (sub.) 4885 et suiv.

Hughes, Samuel, *Victoria et Haliburton, O.*

Affaires indiennes, (sub.): écoles, 6136 et suiv.; pensionnats et écoles industrielles, (sub.) 6141 et suiv.

Hughes, Samuel—*Suite*.

Armée impériale: situation des officiers, (rép. à int. Ingram) 4355.

Armée du Salut, immigration de ses membres au Nord-Ouest, (observ.) 6992.

Aylesworth, hon. A. B., démission comme ministre de la Justice, (int.) 5573.

Bétail canadien : bétail du comté de Victoria, maladie, (int.) 437.

Bibliothèque du Parlement : pourquoi n'y a-t-il pas d'employé là, le dimanche après-midi? (int.) 2294.

Camps militaires: registres matricules, transmission au ministère, (int.) 1036, (observ. sur mot. Ward pour doc.) 3402; approvisionnement, (int.) 2093; camp annuel, où sera-t-il établi en 1906? (int.) 2095.

Canal des Galops, (sub.): pour arrêter fuite dans la berge, 5205.

Canal de la Trent : enquête, (int.) 195; rupture, (int.) 608; enquête, emploi de R. J. McLaughlin et de D. O. Connell, (int.) 609;

eaux tributaires, attribution, (int.) 864; forces hydrauliques, vente, louage ou cession, (int.) 1430; travaux: marchés et dépenses à ce sujet, (mot. pour doc.) 1431; creusement, (mot. pour doc.) 1635; surintendant, qui est-il? (int. Hughes) 1915; écluse de Peterborough, défauts, renvoi d'employés, (mot. pour doc.) débat, 3334 et suiv.; (sub.):

construction, 5294 et suiv.; améliorations sur rivière Holland, 5295 et suiv.; améliorations, 5300 et suiv.

Canaux, (sub.) perception du revenu, 5477.

Cannington, directeur du bureau de poste, destitution, (int.) 195, 233, 437, 470; (mot. pour doc.) débat, 2519 et suiv.

Cartes du Canada et des T.N.-O., (sub.) 6097 et suiv.

Champ de tir dans les Provinces maritimes, (int.) 5895.

Chemins de fer : subventions, (en comité sur projet de résolution) 6320 et suiv.; bill (n° 62) modifiant la loi de 1903, en comité, 1667 et suiv., 7309 et suiv.; sur amendement Sproule, 7316.

Chemins de fer et Canaux, (sub.): frais de litiges, 5308.

Commission géologique : appointements, (sub.) 431.

Compagnies d'assurance, enquête à leur sujet, frais, (sub.) 7798 et suiv.

Compagnies d'assurance à répartitions, enquête les concernant, (int.) 5455.

Compagnie des lignes d'embranchement du Grand-Tronc-Pacifique, bill (n° 75) la constituant en corporation, en comité, 6183.

Compagnie dite "North Atlantic Trading Company," marchés pour importation d'immigrants, (débat sur mot. Foster demandant qu'il y soit mis fin) 2485-86-2500.

Creek McLaren : chauscée, (int. Hughes) 681.

Débats : comité, 2e rapport, préparation d'un index analytique, (débat sur mot. Gervais pour adopt.) 2085.

Dimanche : bill (n° 12) concernant l'observance du dimanche, en comité, 5868 et suiv., motion pour renvoi du bill au comité spécial, 5897 et suiv.; en comité : 5868 et suiv.; mot pour renvoi du bill au comité spécial, 5897; article 9, 6422 et suiv., amendement, 6422, 6440, rejeté, 6440; article 10, 6448 et suiv.; article 16, 6541 et suiv.; article 3, paragraphe "n," 6823 et suiv.; 3e l., 7408; amend. Martin à art. 5, 7446; sous-amendement, 7446; rejeté, 7448.

Hughes, Samuel.—*Suite.*

- Disraéli, quai, (sub.) 7148 et suiv., 7164 et suiv.
 Dorset : quai, construction, (int.) 435.
 Douanes : inspection, conseil des douanes, statistiques, (sub.) 530 et suiv.
 Echo-Bay, quai, parachèvement, (sub.), 7247 et suiv.
 Édifices publics : écroulement de la tour de l'ouest, (débat sur observ. Borden) 1376 et suiv.; loyers, (sub.) 7210.
 Esquimaux : défense, (int.) 189.
 Fleuve Saint-Laurent, chenal des navires, sub. 2966 et suiv.
 Fusil Ross : (observ.) 3500.
 Gooderham : accusations contre la receveuse de la poste, (observ.) 1636.
 Grains, inspection, bill (n° 207) modifiant la loi y relative, 2e l., 6035 et suiv.
 Grande-Rivière de Beupré, quai, (sub.) 7167 et suiv.
 Graviers aurifères du Klondike, estimation, (sub.) 6131 et suiv.
 Halifax : défense, (int.) 190; arsenal maritime, cession au Gouvernement, (int.) 1045.
 Immigrants : combien venus au Canada en 1905 ? (int.) 202; traitement des immigrants à Québec, (int.) 5639.
 Immigration : agents au Canada, en Angleterre et à l'étranger, appointements, (sub.) 1402 et suiv., 1702 et suiv.; agents, (sub.) 6008 et suiv.
 Indiens de la Colombie-Anglaise : soins médicaux et médicaments, 1118 et suiv.; écoles industrielles et pensionnats, 1127 et suiv.; bureau et dépenses diverses, 1134; (sub.) : Indiens en général, inspection des agences et réserves, 1284 et suiv.; bill n° 194 modifiant la loi relative aux Indiens, 2e l. et comité, 5558 et suiv.
 Intercolonial, (sub.) emploi des noirs, (sur observ. Clements) 7717; accident de Belmont, (sur observ. Laurence) 7719 et suiv.
 Invitation au roi et à la reine à visiter le Canada, adresse à cette fin, (observ. sur mot. Belcourt) 1748.
 Kentville, champ de tir à la cible, (int.) 201, 1143.
 Lac Balsam : voie fluviale de là vers le nord, (int.) 607.
 Lindsay : champ de tir, établissement, (int.) 608.
 Lumb, capitaine H. W., mise à la retraite, (int.) 1190.
 Médailles et terres aux Canadiens employés en Egypte en 1870 et 1880, et dans l'expédition à la rivière Rouge, en 1870, (int.) 436, 465, 503.
 Milice : écoles d'instruction militaire, enquête, (int.) 1144; corps de musique militaires dans les fêtes religieuses, (int.) 1192; gardien de la 2ème batterie de campagne, (int.) 2796; bill (n° 200) modifiant la loi relative à la milice, en comité, 5671 et suiv.; (sub.) : artillerie, armes, champs de tir, etc., 7363 et suiv.; cartouches de réserve, fabrication, 7377; solde et suppléments, 7378; bibliothèque administrative, 7382; habillement et petits équipements, 7382.
 Miliciens : recrutement et transport aux camps d'exercice, (observ.) 6143.
 Ministère : changements, explication, (débat sur observ. Laurier) 272 et suiv.
 Montagnes Selkirk, amélioration des grottes, (sub.) 6004 et suiv.
 Nouvelle-Ecosse, ports et rivières, (sub.) 7238 et suiv.

Hughes, Samuel.—*Suite.*

- Observatoire astronomique de l'Etat, appointements des employés, (sub.) 6024 et suiv.
 Ontario, ports et rivières, (sub.) 7210 et suiv.
 Ottawa : nouveaux magasins militaires, (sub.) 7233.
 Pensions militaires : bill (n° 200) modifiant la loi de 1901 y relative, 1ère l., 5318 et suiv.; 2e l., et comité, 5673 et suiv.
 Point-Edward, dragage, (sub.) 7245.
 Postes, (sub.) : transport des dépêches, 557 et suiv.
 Preston, W. T. R., (débat sur mot. Monk pour le faire comparaître à la barre de la Chambre comme témoin, et sur amendement Laurier) 4622 et suiv.; (débat sur motion Monk demandant qu'il ne soit plus inspecteur d'immigration) 7108 et suiv.
 Réserves forestières, bill (n° 47) concernant l'établissement de, en comité, 2936 et suiv.
 Rivières Aschouapmouchoan et Péribonka, piliers de dérivation, (sub.) 7170 et suiv.
 Rivière Saguenay, estacades en amont de Chicoutimi, (sub.) 7213 et suiv.
 Rivière Scugog : barrage et écluses, construction et entretien par le Gouv., (int.) 1914.
 Sauvalle, Marc, traduction des rapports sur la géologie, (sub.) 6133.
 Sénat et Chambre des communes, bill (n° 97) modifiant la loi de 1905, en comité, 7337 et suiv.
 Sept-Iles : achat de nouvelles terres, enlèvement de huttes de sauvages, et arpentages, (sub.) 6138 et suiv.
 Steamers et brise-glaces de l'Etat, l'"Arctic," (sub.) 4217 et suiv.
 Sydney, N.-E., grève, dépenses, (int.) 1143.
 Télégraphe : ligne dans Provinces maritimes, (sub.) 7212.
 Télégraphie Marconi, stations à Cap-Race et à Cap-Ray, (sub.) 7778.
 Terres fédérales : administration et vente, (débat sur mot. Borden pour comité d'enquête) 4785 et suiv.; arpentage, plans, irrigation, etc., (sub.) 6028 et suiv.
 Toronto : hôtel des postes, (sub.) 7236 et suiv.
 Transports : commission, dépôt et étude de son rapport, (débat sur mot. Hall pour doc.) 3367 et suiv.
 Travaux publics : appointements, (sub.) 7224 et suiv.
 Vétérans canadiens, services lors des incursions féniennes, récompense, (débat sur mot. Monk) 654.
 Winnipeg : ancien bâtiment pour les immigrants, (sub.) 7237 et suiv.
- Hyman, hon. Charles S., *London.*
 Acton-Vale, édifice public, (sub.) 6916.
 Ahearn and Soper : paiements à eux faits, (rép. à int. Northrup) 4910.
 Amherstburg (Ont.), chenal, améliorations, (sub.) 7179.
 Anse-au-Griffon : travaux, dépenses, (rép. à int. Monk) 1191.
 Antigonish, édifices publics, (sub.) 6915.
 Arbitrages et sentences arbitrales, (sub.) 6956.
 Arnes, quai, (sub.) 7189.
 Aylmer, W. F., nomination, (rép. à int. Roche) 5128.
 Baddeck : quai, emplacement, (rép. à int. Blain) 2518.

Hyman, hon. Charles S.—*Suite.*

Baie Machedash : dragage, (rép. à int. Bennett) 2514.
 Battleford : pont sur la rivière Bataille, (sub.) 7216.
 Beaverston : port, améliorations, (sub) 7179.
 Belle-Rivière : entrée du chenal, dragage, (sub.) 7179.
 Belleville : salle militaire, (sub.) 6922; édifice public, (sub.) 6922.
 Bic : quai (sub.) 7135.
 Brandon, salle d'exercice, (sub.) 6931.
 Brantford : édifice public, (sub.) 6922.
 Bronte : port, améliorations, (sub.) 7180.
 Calgary, (sub.) : douane et bureau de poste, 6941.
 Campbellton : quai, (sub.) 7127.
 Canal de déversement dans Saint-Anicet et Sainte-Barbe, (rép. à int. Walsh) 7577.
 Canning : quai, construction, (sub.) 6978.
 Canton Fabre, lac Témiscamingue : quai, (sub.) 7136.
 Cap de Hillsborough, receveur de la poste, destitution et remplacement, (rép. à int. Martin) 3141.
 Cap-Tourmentin : port, (sub.) 7128.
 Chambre des communes : défauts de l'acoustique dans la salle des séances, (rép. à observ. Bole) 3233 ; ventilation, (rép. à observ. Taylor) 5754 et suiv. ; ventilation, débat sur observ. Bristol) 7567-70 et suiv.
 Chance-Harbour, N.-B., brise-lames, (sub.) 7133.
 Châteauguay : quai, (sub.) 7136.
 Chemins de fer : bill (n° 62) modifiant la loi de 1903 y relative, en comité, 6258 et suiv., 6367 et suiv.
 Chemin de fer Transcontinental-National, commission du, rapport, (rép. à mot. Borden pour doc.) 1049.
 Chenal des dunes, près de Cascumpec, travaux, dépenses, (rép. à int. Lefurgey) 1616.
 Chicoutimi, édifice public, (sub.) 6916.
 Chutes d'eau, (débat sur mot. Monk pour doc.) 626 et suiv.
 Chutes Montmorency : mur de revêtement, (sub.) 7168.
 Clinton : bureau de poste, coût, (rép. à int. Gunn) 1620.
 Cobourg, quais, réparations, (sub.) 7180.
 Collingwood : bassin de radoub, coût, (rép. à int. Bennett) 435 ; évaluation, (rép. à int. Bennett) 593, 1418, 1897 ; port, améliorations, (sub.) 7180.
 Colombie-Anglaise, ports et rivières, (sub.) 7249.
 Commission des eaux limitrophes : rapport de la section canadienne, dépôt, (rép. à int. Borden) 585, 1418 ; (sub.) 6959.
 Colombie-Anglaise, (sub.) : outillage neuf de dragage, 7191.
 Compagnie de force motrice de la Grande-Rivière et de l'Ouest, bill (n° 216), en comité, 7193 et suiv., 7463 et suiv.
 Compagnie Woods : paiements à elle faits, (rép. à int. Monk) 439 ; (rép. à int. Northrup) 4813.
 Cour suprême, édifice, allonge à la bibliothèque, (sub.) 7230.
 Creek McLaren : chaussée, (rép. à int. Hughes) 682.
 Cumberland, C.-A., édifice public, (sub.) 6944.
 Dalhousie, port, (sub.) 7133.
 Dépenses : pour objets non prévus et non autorisés par le Parlement, (débat sur mot. Blain) 3559 et suiv.

Hyman, hon. Charles S.—*Suite.*

D'Escousse, N.E., quai, (rép. à int. Wright) 1025.
 Dimanche, observance du, bill (n° 12), en comité : article 3, paragraphe "k", 6832 et suiv. ; amendement, 6832, adopté, 6834.
 Dipper-Harbour, brise-lames, (sub.) 7133.
 Disraël : quai, construction, coût, etc., (rép. à int. Monk) 1429, 2332 ; quai, (sub.) 7136, 7150 et suiv.
 Documents, dépôt, (rép. à int. Foster) 13, (rép. à int. Bennett et Borden pour doc.) 1418.
 Dorset : quai, construction, (rép. à int. Hughes) 435.
 Dragage : sommes payées, (rép. à mot. Bennett pour doc. 1418 ; dragage à Midland soumissions, (rép. à int. Bennett) 1924 ; dragage à Port-Arthur et à Fort-William, dépenses, soumissions, etc. (rép. à int. Bennett) 3324, 3593.
 Dragueurs : de M.M. Daly et Hanman, usage, (rép. à int. Taylor) 590 ; dragueurs, sous la direction de l'ingénieur Lafleur, (rép. à int. Lancaster) 4262.
 Dragueur "Fielding", coût, (rép. à int. Lancaster) 4813.
 Drapeau : non hissé sur la tour du Parlement le jour de la fête nationale, (rép. à observ. Elson) 7385 et suiv., 7669.
 Echo-Bay ; quai, construction, coût, (rép. à int. Boyce) 2092 ; quai, parachèvement, (sub.) 7245.
 Édifices : édifice Wood, Ottawa, location, (rép. à int. Ingram) 191 ; édifices tenus à bail par le Gouvernement à Ottawa, (rép. à int. Taylor) 192 ; (voir Ottawa, lettre O).
 Édifices publics : détruits par incendie, (rép. à int. Lefurgey) 600 ; écroulement de la tour de l'ouest, (débat sur observ. Borden) 1196 et suiv., 1317 et suiv. (rép. à int. Borden) 1633, dépôt du rapport des témoignages, (int. Borden) 5499 ; tour de l'ouest, écroulement, rapport, (rép. à mot. Borden pour doc.) 3807 ; qui a dressé les plans de la tour de l'ouest? (rép. à int. Borden) 5666 ; (sub.) : loyers, 7210 ; édifices publics en général, loyers, 6249 ; loyers, réparations, etc., 6953 ; chauffage, 6954 ; force électrique ou autre pour ascenseurs, 6955 ; service d'eau, 6955.
 Edmonton, (sub.) : bâtiment pour les immigrants, 6941, 7238.
 Électricité : exportation de l'énergie électrique, bill (n° 145) y relatif, en comité, 4146 et suiv.
 Employés, au Sénat et à la Chambre des communes, combien? (rép. à mot. Sproule pour doc.) 7563.
 Études et inspections, (sub.) 6957.
 Fernie, édifice public, (sub.) 6946.
 Fleuve Columbia, améliorations, (sub.) 7190.
 Fleuve Saint-Jean et tributaires, (sub.) 7134, quai dans les eaux des estuaires, (sub.) 7135.
 Fort-William, améliorations, (sub.) 6963.
 Galerie nationale des Beaux-Arts, (sub.) 6957.
 Génie civil, branche du, appointments, (sub.) 6958.
 Glace-Bay, amélioration du havre, (rép. à int. Martin) 1635 ; édifice public, (sub.) 6915 ; port, améliorations, (sub.) 6965.
 Goderich, port, améliorations, (sub.) 7183.
 Grand-Manan, brise-lames, (rép. à int. Ganong) 1145.

Hyman, hon. Charles S.—*Suite.*

- Grande-Rivière de Beaupré, quai (sub.) 7167.
Grande-Vallée : quai, coût, (rép. à int. Monk) 1191, 1422.
Grosse-Ile : quarantaine, yacht "Montmorcency" et cottage au service de l'inspecteur des travaux publics, dépenses, (rép. à int. Paquet) 2332.
Guelph : salle militaire, (sub.) 6923 ; édifice public, annexe, (sub.) 6923.
Halifax : hôpital pour patients atteints de trachome, acquisition, (rép. à mot. Wilson pour doc.) 1926.
Hamilton : salle d'exercice, agrandissement, (sub.) 6923.
Higgin's-Shore, I. P.-E., quai, construction, (rép. à int. Lefurzey) 590.
Hunter, M., secrétaire particulier du ministre des Travaux publics, actionnaire d'une compagnie qui fournit des matériaux au département, (rép. à int. Bennett) 6931.
Ile Pelée : câble, immersion, frais, (rép. à int. Clements) 607.
Ile du Prince-Edouard : tunnel, construction, (rép. à int. Hughes) 194.
Iles Wood, jetée de protection du brise-lames, (sub.) 7125.
Inverness : édifice public, (sub.) 6915 ; port, réparations, (sub.) 6979.
Kingston : casernes, (sub.) 6923.
Lac Mégantic, jetées, (sub.) 7168.
Ladysmith, édifice public, (sub.) 6946.
Lamont, John D., emploi, (rép. à int. Boyce) 2329.
Laprairie : brise-glace, construction, adjudication de l'entreprise, (rép. à int. Monk) 789.
Leamington : bureau de poste, (rép. à int. Clements) 607.
Leonardville : quai, construction, (rép. à int. Ganong) 3332.
London : bureau de poste, améliorations, coût, (rép. à int. Elson) 2098 ; nouvelle salle militaire, coût, (rép. à int. Elson) 2098 ; nouveaux magasins militaires, (sub.) 6924 ; hôtel des postes, améliorations, (sub.) 6924.
Macleod : palais de justice et ameublement, (rép. à int. Blain) 2095.
Magog, édifice public, (sub.) 6917.
Medicine-Hat, édifice public, (sub.) 6942.
Midland, port, (sub.) 7185.
Montmagny, édifice public, (sub.) 6919.
Montréal, (sub.) : casernes, 6920 ; nouveaux magasins militaires, 6920 ; hôtel des postes, améliorations, 6920 ; port, en aval du courant Sainte-Marie, 6963 ; (sub.) : port, améliorations en aval du courant Sainte-Marie, 7232.
Moose-Jaw, édifice public, (sub.) 6942.
Musée Victoria : modification du plan, construction, etc., (rép. à ints. Perley) 1192, 1193 ; matériaux, (rép. à int. Fowler) 2091 ; (sub.) 6899.
Neepawa, édifice public, (sub.) 6931.
New-Westminster, édifice public, (sub.) 6947.
Nicolet, édifice public, (sub.) 6921.
North-Bay, édifice public, (sub.) 6925.
Nouveau-Brunswick, ports et rivières, (sub.) 7239.
Nouvelle-Ecosse : ports et rivières, (sub.) 6964, 7238.
Ontario : dragage, (rép. à int. Bennett) 433 ; ports et rivières, (sub.) 7184 ; (sub.) : outillage neuf de dragage, 7191 ; ports et rivières, (sub.), 7210 ; dragage, (sub.) 7211.
Osyoos, édifice public, (sub.) 6947.

Hyman, hon. Charles S.—*Suite.*

- Ottawa : bureau de poste, reconstruction, (rép. à int. Blain) 469 ; (rép. à int. Borden) 1634 ; observatoire astronomique, pose de fils électriques, soumissions, (rép. à int. Ames) 790, marché avec MM. Ahearn et Soper, (rép. à int. Ames) 1924 ; (sub.) : observatoire astronomique, 6896 ; édifices des archives, 6897 ; hôtel des monnaies, 6897 ; édifice du parlement, améliorations, 6898 ; musée Victoria, 6899 ; édifices administratifs : édifices de l'est et de l'ouest, améliorations, 6900 ; nouveaux édifices, 6912 ; départements de l'administration, tiroirs en acier, et tablettes, 6925 ; édifices publics, 6948 ; (sub.) : nouveaux magasins militaires, 7233 ; édifices administratifs, (reconstruction du revêtement en pierre de Nepean) 7233, aménagements, 7234 ; hôtel des postes, aménagement et réfections, 7234.
Owen-Sound, édifice public, (sub.) 6925, 7210 ; port, dragage, etc., (sub.) 7185.
Parlement : éclairage électrique sur la terrasse, installation, coût, (rép. à int. Ames) 1621.
Peterborough : salle militaire, (sub.) 6927.
Phares : gardiens, salaires, (rép. à int. Gauvreau) 472.
Pierreville, Yamaska : quai, coût, recettes, (rép. à int. Bergeron) 1803.
Point-Edward, dragage, (sub.) 7185, 7245.
Pointe-à-la-Frégate : brise-lames, (rép. à int. Monk) 1191.
Pointe-Prim, quai, (sub.) 7123.
Pointe-aux-Trembles, quai, (sub.) 7168.
Port-Arthur, améliorations, (sub.) 6963.
Port-Bruce : sommes dépensées pour le port, (rép. à mot. Ingram pour doc.) 3596.
Port-Burwell : travaux dans le port, coût, (rép. à mot. Ingram pour doc.) 4358 ; (rép. à mot. Jackson pour doc.) 5476 ; port, (sub.) 7185.
Port-Colborne : brise-lames, éleveur, (rép. à mot. Bennett pour doc.) 1897.
Port-Hood : barrage, construction, (sub.) 6980.
Port-Stanley : travaux dans le port, (rép. à int. Ingram) 176 ; coût, (rép. à mot. Ingram pour doc.) 4358 ; port, (sub.) 7186.
Prince-Albert, édifice public, (sub.) 6943.
Provinces maritimes : édifices publics en général, (sub.) 6916.
Provinces maritimes : ports et rivières, (sub.) 7149.
Pugwash : quai, réparations, (rép. à int. Barker) 1918.
Quaco, jetée de l'est, (sub.) 7134.
Quais : construits par le Gouvernement depuis 1896, (rép. à mot. Foster pour doc.) 219 ; quais de l'Etat, ingénieur et gardiens des noms et domiciles, (rép. à int. Wright) 1924, 2514.
Québec (province) : vente des chutes d'eau, (rép. à observ. Monk) 5114 ; ports et rivières, (sub.) 7185 ; ports, rivières et ponts, (sub.) 7168 ; (sub.) : outillage neuf de dragage, 7191 ; dragage, 7211 ; ports et rivières, 7239.
Québec (ville) : quais en eau profonde, (rép. à int. Paquet) 602 ; travaux dans le port, entreprise accordée à MM. Doucet et Lemieux, (rép. à int. Ames) 1429 ; (sub.) : salle d'exercice pour l'école d'artillerie, 6921 ; remise pour le matériel lourd, 6921 ; port, améliorations, 6962, 7231 ; casernes de Saint-Jean, écurie pour la cavalerie, 7232.
Rapides de Saint-André, (sub.) 7231.

Hyman, hon. Charles S.—*Suite.*

- Roy's-Creek, quai, (rép. à int. Ames) 3000.
Regina, bureau de poste, de douane, etc., (sub.) 6943.
Richibouctou: brise-lames, réparations, (rép. à int. Fowler) 2092.
Rivière Ashouapmouchoan: piliers de dérivation, (sub.) 7169.
Rivière-Blanche, quai, (sub.) 7171, améliorations, (sub.) 7180.
Rivière Fairford, nettoyage du lit de la rivière, (sub.) 7189.
Rivière Jésus: quai, construction, (rép. à int. Léonard) 471.
Rivière Ottawa et tributaires, levé hydrographique des sources, (sub.) 6957.
Rivière Ouelle, jetée, (sub.) 7171.
Rivière Péribonka, piliers de dérivation, (sub.) 7169.
Rivière Qu'Appelle, barrage, (sub.) 7249.
Rivière-au-Renard: brise-lames, (rép. à int. Monk) 1192.
Rivière Saint-Louis, améliorations, (sub.) 7171; (tributaires) canaux de déversement, 7172.
Rivière Sainte-Marie, dragage, (rép. à int. Boyce) 443.
Rivière Saint-Maurice, estacades: coût, recettes, dépenses, (rép. à int. Perley) 1139.
Rivière Saguenay, quais et estacades en amont de Chicoutimi, (rép. à int. Perley) 1028, (rép. à int. Henderson) 1431; jetées et estacades en amont de Chicoutimi, (sub.) 7212.
Rivière Saskatchewan du Nord, levés hydrographiques, (sub.) 7190.
Rivière Severn, obstruction, (rép. à int. Grant) 600.
Rivière Thames: exploration, (rép. à int. Clements) 180; dragage, (rép. à int. Clements) 181; travaux pour empêcher débordement, (observ. sur mot. Clements pour doc.) 804 et suiv.; quais à l'embouchure de cette rivière, (sub.) 7186.
Rivière Washademoak, N.-B., dragage, (rép. à int. Wilmot) 603.
Rondeau, port, (sub.) 7186.
Rustico, brise-lames à l'île Robertson, (sub.) 7124.
Saint-Alexis, jetée, (rép. à int. Blain) 4003.
Saint-Boniface, édifice public, (sub.) 6932.
Saint-André: écluses, dépenses, (rép. à int. Schaffner) 1427.
Sainte-Anne de Chicoutimi, quai, (sub.) 7174.
Saint-Hyacinthe: salle d'exercices militaires, (sub.) 6921.
Saint-Jean, N.-B., port, dragage, (sub.) 7135.
Saint-Jean, P.Q., édifice public, (sub.) 6922; écuries pour la cavalerie, (sub.) 7232.
St. Mary, édifice public, (sub.) 6927.
Salles d'exercices militaires: construction, coût, (rép. à int. Worthington) 3332.
Salles militaires, construction, (sub.) 6948.
Saskatoon, édifice public, (sub.) 6943.
Sault-Sainte-Marie, cale du gouvernement, (rép. à int. Boyce) 441.
Savage-Harbour: à quels habitants de cet endroit ont été faits certains paiements? (rép. à int. Martin) 3141.
Selkirk, édifice public, (sub.) 6932.
Shelburne, édifice public, (sub.) 6915.
Shelmouth, Man., pont, construction, (rép. à int. Roche) 2334.
Sherbrooke: salle d'exercices militaires, (sub.) 6921.

Hyman, hon. Charles S.—*Suite.*

- Silverwater, île Manitouline, quai, (sub.) 7186.
Simcoe, édifice public, (sub.) 6929.
Sorel, quai, effondrement, (rép. à mot. Blain pour doc.) 5199.
Station agronomique centrale: recettes et dépenses, (rép. à int. Taylor) 787.
Summerside: brise-lames, soumissions, (rép. à int. Lefurgey) 1426; port, brise-lames, (sub.) 7125.
Sutherland, George M., emploi, (rép. à int. Boyce) 2329.
Télégraphes: réseau du Yukon, coût, recettes et dépenses, (rép. à int. Blain) 1921; (sub.): île du Prince-Edouard et terre ferme; Saint-Laurent inférieur et Provinces maritimes, 6961; Yukon, 6962; île du Cap-Breton, 7208; deux stations, système Marconi, raccordement à la Grosse-Île, 7208; bureau de télégraphe à Athabaska-Landing, 7208; ligne télégraphique dans les Provinces Maritimes, 7216; ligne télégraphique, de la Descente des Femmes à la rivière du Sacré-Cœur, 7217; réseau du Yukon, 7218.
Terrebonne: quai, construction, (rép. à int. Léonard) 472.
Toronto: dragage, (rép. à int. Macdonell) 4913; nouvel hôtel central des postes, (rép. à int. Macdonell) 5641; construction de casernes près de Toronto, (rép. à int. Macdonell) 5642; (sub.): douane, améliorations, 6929; édifices fédéraux, 6930; salle d'exercice, édifice militaire, hôtel des postes, 6931, 7235; port, entrée est, (sub.) 7189.
Transports: commission, (rép. à mot. Bennett pour doc.) 209, 1146; commission, rapport, (rép. à mot. Borden pour doc.) 220, (rép. à int. Bennett) 443, 796; commission, frais, (sub.) 7217.
Travaux publics: ministère, appointements et dépenses, (sub.) 385, 392; paiements pour services de surcroît, (rép. à int. Foster) 796; comté de Prince, I.P.-E., dépenses, (rép. à int. Lefurgey) 2330; commis et autres employés, appointements, (sub.) 6953; études et inspections, (sub.) 7217; appointements, (sub.) 7218; divers, (sub.) 7249.
Trois-Rivières: salle d'exercices militaires, (sub.) 6922; port, nouveaux quais, (sub.) 7174.
Vancouver, édifice public, (sub.) 6948.
Victoria, C.-A., dragage et déblai de roches, (sub.) 7191.
Westville, édifice public, (sub.) 6915.
Wilson's-Beach: brise-lames, construction, coût, (rép. à int. Ganong) 594, 787.
Wingham: édifice public, coût, (rép. à int. Gunn) 1621.
Winnipeg, (sub.) magasins militaires, nouveau bâtiment pour les immigrants, édifice militaire, quartier des sous-officiers, nouvel hôtel des postes, 6932 et suiv.; station postale au nord de la voie du Pacifique Canadien, 6940; (sub.): ancien bâtiment pour les immigrants, 7237.
Woodstock, N.B., salle militaire, etc., (sub.) 6915.
Yukon, (sub.): frais de séjour des magistrats, 7737.
- Ingram, Andrew B., *Elgin-est.*
Adresse en réponse au discours du trône, (débat) 126.
Aylmer, (Elgin), nouveau bureau de poste, emplacement, (mot. pour doc.) 211.
Bateaux à vapeur: inspection, (sub.) 3781 et suiv.

Ingram, Andrew B.—*Suite.*

- Bestiaux : santé des, (sub.) 2765.
 Brevets : registre des, (sub.) 2746 et suiv.
 Cabotage : (observ. sur mot. Clarke modifiant loi y relative) 611.
 Cannington : receveur de la poste, destitution, (débat sur mot. Hughes pour doc.) 2543 et suiv.
 Chemins de fer : bill (n° 62) modifiant loi de 1903, 1ère l., 783 ; en comité, 1681 et suiv., 2641 et suiv. ; bill (n° 9), idem, 2e l., 855 et suiv.
 Compagnies d'assurance : enquête, (mot. pour doc.) 209 ; nomination d'une commission d'enquête, correspondance à ce sujet, (mot. pour doc.) 2129.
 Compagnie dite "Canadian-Minnesota Bridge Company", bill (n° 91) la constituant en corporation, en comité, 2557 et suiv.
 Compagnie dite "North Atlantic Trading Company", marchés pour importation d'immigrants, (débat sur mot. Foster demandant qu'il y soit mis fin) 2478-79-80.
 Compagnie verrière de Toledo, brevets, bill (n° 110) y relatif, en comité, 3776, 3820 et suiv.
 Conventions parlementaires, (rép. à obser. de M. l'Orateur) 3143.
 Darrock, Alexander, nomination comme percepteur des douanes, (mot. pour doc.) 211.
 Débats : comité, 2e rapport, préparation d'un index analytique, (débat sur mot. Gervais pour adop.) 2083.
 Dépêches : transport dans le comté d'Elgin, (mot. pour doc.) 4095-96.
 Documents : dépôt, retard, (int.) 2390.
 Douanes : recettes à Port-Stanley, Port-Bruce et Port-Burwell, (int.) 176.
 Duryea, Chester Burnell, bill (n° 79) concernant son brevet, en comité, 2257 et suiv.
 Edifices publics : écroulement de la tour de l'ouest, (débat sur observ. Borden) 1363 et suiv.
 Edifice Wood, Ottawa, location, (int.) 191.
 Explication sur un fait personnel, par M. Macpherson, article du "News", de Toronto, (débat) 3146.
 Explication sur un fait personnel, discussion sur l'indemnité sessionnelle, article du "World", de Toronto, 2688.
 Fruits : destinés à l'exportation, inspection, (débat sur mot. Smith pour doc.) 1446 et suiv.
 Homesteads : formules de demandes pour inscriptions, employées depuis 1890, (mot. pour doc.) 214, 1910.
 Houille : achat de la compagnie Allan, (int.) 4355.
 Immigration : agents au Canada, en Angleterre et à l'étranger, appointements, (sub.) 1394 et suiv., 1707, la "North Atlantic Trading Company", (sub.) 1707.
 Indiens, (sub.) : Manitoba, Saskatchewan, Alberta et Territoires du Nord-Ouest, bestiaux, 763 et suiv. ; Indiens du Yukon, fonds de secours et soins médicaux, 1272 ; bill (n° 66) modifiant la loi concernant les Indiens, (débat sur mot. Monk pour 2e l.) 2136.
 Institut impérial de Londres, renouvellement des articles canadiens y exposés, (sub.), débat sur mot. Paterson, 697 et suiv.
 Juges : bill (n° 83) modifiant la loi relative aux juges des cours provinciales, en comité, 1824 et suiv.

Ingram, Andrew B.—*Suite.*

- Keech, Hiram, emploi, (int.) 204.
 Liddle, David, nomination comme aide-inspecteur des poids et mesures, (mot. pour doc.) 211.
 Marine et pêcheries : agences, loyers et dépenses casuelles, (sub.) 3686 et suiv.
 Pêcheries, (sub.) : inspecteurs, gardes-pêche, 3785 et suiv.
 Pensions de certains membres du conseil privé et indemnité des députés et sénateurs, bill (n° 18) y relatif, 2e l., 3134 et suiv.
 Port-Bruce : sommes dépensées pour le port, (mot. pour doc.) 212, 3596.
 Port-Burwell : sommes dépensées pour le port, (mot. pour doc.) 213, 4357.
 Port-Stanley : sommes dépensées pour le port, (mot. pour doc.) 212, 4357.
 Postes : ministère, (sub.) 417.
 Réserves forestières, bill (n° 47) concernant l'établissement de, en comité, 3670 et suiv.
 Steamers et brise-glaces de l'Etat, l'"Arctic," (sub.) 4216 et suiv.
 Téléphones : législation, enquête, frais de télémoins, (int.) 221, 332.
 Yukon : ordonnances du conseil, (mot. pour doc.) 1393.

Jackson, William, *Elgin-ouest.*

- Baudets : importés pour fin de reproduction, droits, (int.) 866.
 Campeau, Michel, emploi au département des Postes, (int.) 865, 1425.
 Dimanche : bill (n° 12) concernant l'observance du dimanche, en comité, 5862 et suiv. amendement au paragraphe "j" de l'article 3, 5868-69, rejeté, 5875 ; sur mot. Aylesworth pour suppression de l'article 5, 7497.
 Edifices publics : écroulement de la tour de l'ouest, (débat sur observ. Borden) 1324.
 Elevage, laitage, etc., (sub.) 7641 et suiv.
 Employés publics : combien sont sous-ministres, portent costume de Windsor, ont des sièges sur parquet du Sénat ou de la Chambre, leurs traitements, la durée de leur service, et leur rang ? (int.) 354.
 Explication de nature personnelle par l'hon. M. Foster, article de la Presse, 26 mai 1906, (débat sur mot. Foster pour comparaison de M Cinq-Mars à la barre de la Chambre), 4907.
 Gendarmerie à cheval du Nord-Ouest : Nord-Ouest, Yukon, Alberta et Saskatchewan, (sub.) 5110.
 Indiens : bill (n° 66) modifiant la loi concernant les Indiens, (débat sur mot. Monk pour 2e l.) 2135.
 Port-Burwell : travaux, (mot. pour doc.) 5314, 5476.
 Réserves forestières : (bill (n° 47) concernant l'établissement de, en comité, 3410 et suiv. Stations agronomiques, (sub.) 7605 et suiv. Steamers et brise-glaces de l'Etat, y compris l'"Arctic," (sub.) 4971 et suiv.
- Johnston, Alexander, *Cap-Breton-sud.*
- Chemins de fer : bill (n° 62) modifiant la loi de 1903 y relative, en comité, 6264.
 Compagnie de force motrice de la Grande-Rivière et de l'Ouest, bill (n° 216) la constituant en corporation, 1ère l., 6545, (motion Crawford) 6718 ; 2e l., 6893 ; comité, 7193, 7462.
 Dimanche : bill (n° 12) concernant l'observance du dimanche, en comité, 5792 et suiv.,

Johnston, Alexander—*Suite.*

- amendements au paragraphe "d" de l'article 3, 5807, adoptés, 5809; article 3, paragraphe "d," 6784, 6812; sur mot. Aylesworth pour 3e l., 7510.
- Explication de nature personnelle par M. Foster, écrit de M. Cinq-Mars, comparution de ce dernier, 5412.
- Fer : fabrication avec le minerai du Canada, octroi de primes, (débat sur mot. Conmee) 3863 et suiv.
- Fléuve Saint-Laurent, chenal des navires, (sub.) 2987 et suiv.
- Glace-Bay, port, améliorations, (sub.) 6966 et suiv.
- Marine et pêcheries : agences, loyers et dépenses casuelles, (sub.) 3699 et suiv.
- Preston, W. T. R., (débat sur motion Monk demandant qu'il ne soit plus inspecteur d'immigration) 7107 et suiv.
- Tarifs douaniers de l'Allemagne et du Canada, (débat sur mot. Armstrong pour doc.) 1987 et suiv.

Kemp, Albert E., *Toronto-est.*

- Bateaux à vapeur: inspection, (sub.) 3782.
- Canal de la Trent, (sub.): améliorations sur rivière Holland, 5295 et suiv.
- Chambre des communes: règlements, étude, 7832 et suiv.
- Chemins de fer: accidents au Canada, (int.) 462; bill (n° 62) modifiant la loi de 1903, en comité, 1676 et suiv., 2631 et suiv., 7275 et suiv.; subventions, bill (n° 214) à ce sujet, en comité, 7037 et suiv.
- Chemin de fer Transcontinental National, (sub.): étude du tracé et construction, 5261 et suiv.
- Commerce: rapports, dans quel département compilés, (int.) 599; commerce anglo-canadien: nomination d'un agent consulaire anglais pour s'enquérir de l'état de ce commerce, (int.) 2145.
- Compagnies d'assurance: commission d'enquête, travaux, (observ.), débat, 3896 et suiv.
- Canonnières: coulées bas dans la rivière Thames, don d'icelles par le Gouvernement à un Américain, (int.) 344, 2612.
- Dimanche, bill (n° 12), observance, en comité: article 3, paragraphe "d", 6807 et suiv.; article 3, paragraphe "k," 6815.
- Guerre sud-africaine: soldats canadiens tués, blessés ou pensionnés, (int.) 1138.
- Institut impérial de Londres, renouvellement des articles canadiens y exposés (sub.), débat sur mot. Paterson, 707.
- Marine norvégienne, concurrence, (rép. à observ. Black) 4191 et suiv.
- Milice, (sub.): solde et suppléments, 7377 et suiv.
- Montréal: commission du port, bill (n° 124) y relatif, en comité, 2715 et suiv.; avance de certaines sommes à la commission du port, bill (n° 222), en comité, 7041 et suiv.
- Observatoire magnétique, (sub.) 3777.
- Or et argent ouvrés, bill (n° 211) concernant la vente et poinçonnage, en comité, 7784.
- Ottawa: hôtel des postes, (sub.) 7234 et suiv.
- Pêcheries: bill (n° 223), taxe de \$50 sur les baleiniers, en comité, 7048 et suiv.
- Pensions de certains membres du conseil privé et indemnité des députés et sénateurs, bill (n° 18) y relatif, 2e l., 3075 et suiv.; présentation d'un nouveau projet de loi, (int.) 4644; pensions à certains membres du conseil privé, bill (n° 220) abro-

Kemp, Albert E.—*Suite.*

- geant l'article relatif, en comité, 7846 et suiv.
- Poids et mesures: bill (n° 14) modifiant la loi y relative, 3e l., 3047 et suiv.
- Québec: ports et rivières, (sub.) 7239 et suiv.
- Saint-Jean, P. Q., écuries pour la cavalerie, (sub.) 7232 et suiv.
- Sénat et Chambre des communes, bill (n° 97) modifiant la loi de 1905, en comité, 7324-7341 et suiv.
- Sifflets de brume: inspection, (sub.) 3784.
- Steamers, (sub.): entre l'Angleterre et le Canada, 7758 et suiv.
- Steamer "Arctic," enquête sur son voyage, rapport, (débat) 6691 et suiv.
- Téléphone Bell, compagnie de, bill (n° 81), en comité, 6147 et suiv.
- Toronto, observatoire météorologique, déplacement, (int.) 130; hôtel des postes, (sub.) 7235.
- Travaux publics: appointements, (sub.), démission de M. Taylor, 7226 et suiv.
- Trois-Rivières, port, nouveaux quais, (sub.) 7175 et suiv.

Kennedy, James Buckham, *New-Westminster.*

- Chambre des communes, ventilation, (débat sur observ. Bristol) 7569 et suiv.
- Dimanche: bill (n° 12 concernant l'observance du dimanche, en comité, 5811 et suiv., 5883 et suiv.; article 5, 5936 et suiv.; article 11, 6462 et suiv.; article 3, paragraphe "d", 6802 et suiv.; article 3, paragraphe "u", 6836; article 3, amendement Bureau, 6838; article 3, amendement Béland, 6842; article 7, 6853 et suiv.; 3e l., amendement Ross à l'article 4, 7416 et suiv.
- Navigation: dans les eaux de la Colombie-Anglaise, (débat sur observ. Macpherson) 1561 et suiv.

Knowles, William Erskine, *Assiniboia-ouest.*

- Adresse en réponse au discours du trône, (débat) 21.
- Chemins de fer: bill (n° 62) modifiant la loi de 1903 y relative, en comité, 6362 et suiv.
- Terres fédérales: concédées aux chemins de fer, obligation d'en compléter le choix, (débat sur mot. Roche) 961 et suiv.

Lachance, Arthur, *Québec-centre.*

- Compagnie de Québec et du lac Huron, bill (n° 103) y relatif, 1ère l., 1517; 2e l., 1767; comité et 3e l., 3523.

Lake, Richard Stuart, *Qu'Appelle.*

- Adresse en réponse au discours du trône, (débat) 108.
- Blé: inspection à Winnipeg, (int.) 5126.
- Chemins de fer: bill (n° 62) modifiant la loi de 1905 y relative, en comité, 2658 et suiv.; subventions, bill (n° 214) à ce sujet, en comité, 7036 et suiv.
- Chemin de fer canadien du Pacifique: choix des terres de sa concession, délivrance des titres, (int.) 342.
- Compagnie dite "North Atlantic Trading Company", marchés pour importation d'immigrants, (débat sur mot. Foster demandant qu'il y soit mis fin) 2418 et suiv.
- Compagnie des terres de la vallée de la Saskatchewan, (int.) 436.
- Dépêches, transport entre Arcola et Regina, (int.) 5128.

Lake, Richard S.—*Suite.*

"Der Nordwester", paiements (int.) 1026.
 Dimanche, observance du, bill (n° 12), en comité: article 3, paragraphe "s", 6826.
 Disraéli, quai, (sub.) 7146, 7157.
 Douanes, (sub.): appointements et dépenses, 524; dépenses casuelles, création de ports d'entrée dans l'ouest, (int.) 7726 et suiv.
 Edmonton, bâtiment pour les immigrants, (sub.) 7238.
 Elevage, laitage, etc., (sub.) 7633 et suiv.
 "Free Press", du Manitoba, paiements, (int.) 1026.
 Gendarmerie à cheval du Nord-Ouest: Nord Ouest, Yukon, Alberta et Saskatchewan, (sub.) 5100 et suiv.
 Grains: demandes pour modification de l'acte d'inspection, (int.) 1009.
 Hamilton, P. J., professeur d'agriculture, compétence, rapports à ce sujet, (int.) 1731.
 Homesteads: inscriptions de homesteads enregistrés de 1872 au 31 décembre 1905, (mot. Lake pour doc.) 216; autorisations à demander inscriptions de homesteads, (mot. pour doc.) 217; demandes d'inspection par propriétaires désirant obtenir leurs titres, (mot. pour doc.) 444.
 Immigration: agents au Canada, en Angleterre et à l'étranger, appointements, (sub.) 1413 et suiv.; immigration des Iles britanniques, règles (int.) 1722.
 Indiens: réserves mises sur le marché ou livrées à la colonisation, (int.) 342; Indiens de la Colombie-Anglaise, écoles industrielles et pensionnats, 1126 et suiv.; (sub.): études topographiques, réserve indienne des lacs Croches, 979 et suiv.; Indiens en général, inspection des agences et réserves, 1289 et suiv.; bill (n° 194) modifiant loi relative aux Indiens, en comité, 5560 et suiv.; Indiens du groupe Pasqua, abandon de terres, (int.) 5638.
 Métis: cession de leurs scrips, (observ.) 7578, 7787.
 Moberley, H. J., emploi, (int.) 6984.
 Nelson, John, emploi, (int.) 194, 470.
 Ottawa, (sub.): édifices administratifs, édifice de l'Ouest, 6906 et suiv.; nouveaux édifices administratifs, 6914.
 Phares: construction, et aides à la navigation, 5056 et suiv.
 Postes: receveurs de la poste, appointements, (sub.), (observ. sur int. Blain) 7658.
 Recensement quinquennal dans l'ouest, emploi de M. Moberley, (sub.) 7645-46 et suiv.
 Réserves forestières, bill (n° 47) concernant l'établissement de, en comité, 2905 et suiv., 3422 et suiv.
 Saskatoon, édifice public, (int.) 6945.
 Substances alimentaires: falsification, représentation, (sub.) 2686.
 Sutherland, Charles, emploi, (int.) 194, 470.
 Télégraphe: bureau à Athabaska-Landing, (sub.) 7208 et suiv.
 Terres fédérales: ci-devant réservés pour coupe du bois et du foin, accordées comme homesteads, (mot. pour doc.) 444; terres concédées aux chemins de fer, obligation d'en compléter le choix, (débat sur mot. Roche) 941 et suiv.; administration des terres fédérales, (débat sur observ. Ames) 3241, 3243 et suiv.; bill (n° 163), échange de terres affectées au soutien des écoles, en comité, 4009 et suiv.; administration et vente des terres fédérales, (débat sur motion Borden pour comité d'enquête) 4358 et suiv.; vente

Lake, Richard S.—*Suite.*

de terres de plus de 160 acres, depuis le 1er janvier 1905, (int.) 5637.
 Travaux publics: appointements (sub.), démission de M. Taylor, 7225 et suiv.
 Winnipeg, (sub.): nouvel hôtel des postes, 6938 et suiv.; station postale au nord de la voie du Pacifique canadien, 6941.
 Yukon, (sub.): frais de séjour des magistrats, 7738.

Lalor, Francis Ramsay, *Haldimand.*

Assurances sur la vie: l'enquête à ce sujet devra-t-elle comprendre associations fraternelles engagées dans opérations d'assurance sur la vie? (int.) 195.
 Canal Welland: améliorations, pont n° 11, etc., (int.) 598; ponts d'Allansburg et de Market-Crossing, et passage sous le canal, à Welland, (int.) 599.
 Chemins de fer: bill (n° 9) modifiant loi de 1903, 2e L., 843 et suiv.; bill (n° 62) modifiant la loi de 1903, en comité, 7280, 7312 et suiv.
 Compagnie de force motrice de la Grande-Rivière et de l'Ouest, bill (n° 216), en comité, 7204 et suiv.
 Compagnie dite "North Atlantic Trading Company", pour importation d'immigrants, marchés avec elle, (débat sur mot. Foster pour y mettre fin) 2206.
 Dimanche: bill (n° 12) concernant l'observance du dimanche, en comité, 5318 et suiv.
 Douanes: appointements et dépenses, (sub.) 524 et suiv.
 Édifices publics: écroulement de la tour de l'ouest, (débat sur observ. Borden) 1367 et suiv.
 Grande-Rivière: dragage, (int.) 598.
 Immigration: agents, appointements, contrat avec la "North Atlantic Trading Company", etc., (sub.) 1721 et suiv.
 Indiens, (sub.): Indiens en général, inspection des agences et réserves, 1285 et suiv.
 Institut impérial de Londres, renouvellement des articles canadiens exposés, (sub.), débat sur mot. Paterson, 727 et suiv.
 Pensions de certains membres du conseil privé et indemnité des députés et sénateurs, bill (n° 18) y relatif, 2e L., 3130 et suiv.
 Port-Colborne: élévateur, construction, (int.) 597.
 Prêteurs d'argent, bill (n° 11), en comité, 6999 et suiv.
 Rivière Thames: débordement, travaux, (observ. sur mot. Clements pour doc.) 806.
 Lancaster, Edward A., *Lincoln et Niagara.*
 Canal de Cornwall: hâlage des navires par force électrique, contrat à cette fin, (int.) 790.
 Cannington: receveur de la poste, distribution, (débat sur mot. Hughes pour doc.) 2549 et suiv.
 Capitaines et seconds de navires, bill (n° 7) modifiant la loi relative à leurs certificats, 1re L., 18; 2e L., 475; comité, 484, 872; (mot. pour remplacer M. Lefurgey par M. Bergeron dans le comité spécial) 1034.
 Chambre des communes: présidence, inventaire des fournitures et de l'ameublement, correspondance, etc., (mot. pour doc.) 2337-38, 5314, 5669; étude du rapport du comité chargé de remanier les règlements, (débat, sur mot. Laurier) 7675, 7682, 7688 et suiv.

Lancaster, Edward A.—*Suite*.

- Chemins de fer: bill (n° 6) modifiant la loi de 1903 y relatif, 1re l., 17; 2e l., 473; comité, 475; 3e l., 809; bill (n° 8), idem, 1re l., 18; 2e l., 361, 501, 875; bill (n° 9), idem, 2e l., 832 et suiv.; bill (n° 62), idem, en comité, 2637 et suiv., 4174 et suiv., 6365 et suiv.; 7262 et suiv.
- Chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique, embranchements, bill (n° 75), en comité, 5595 et suiv., 6232 et suiv., 6788 et suiv.
- Chemin de fer du Pacifique à l'Atlantique, bill (n° 173), en comité, 6215 et suiv.; 3e l., 6385 et suiv.
- Chemin de fer de Toronto à Hamilton, bill (n° 134), en comité, 4498 et suiv.
- Chutes Niagara: utilisation de la force hydraulique, correspondance, (int.) 346.
- Compagnie de force motrice de la Grande-Rivière et de l'Ouest, bill (n° 216), en comité, 7471 et suiv.
- Compagnie de télégraphe Grand-Tronc-Pacifique, bill (n° 61), en comité, 4647 et suiv., 4657 et suiv.
- Compagnie dite "The Western Loan and Trust Company", bill (n° 35), en comité, 3322.
- Cour d'échiquier: bill (n° 156), 2e l. et comité, 3615 et suiv.
- Dimanche, bill (n° 12) concernant l'observation du dimanche, en comité: article 9, 6432 et suiv.; article 11, 6488, 6501 et suiv.; article 16, 6541 et suiv.; article 3, amendement Bureau, 6838 et suiv.; article 7, 6848 et suiv.; amendement, 6855; observ. sur mot. Gervais, 6860 et suiv.
- Dragueurs: sous la direction des ingénieurs Lafleur et Cowie, (int.) 4261-62.
- Dragueur "Fielding", coût, (int.) 4812.
- East-Romans, directeur de la poste, renvoi et remplacement, (int.) 795, (mot. pour doc.) 1253.
- Édifices publics: écroulement de la tour de l'Ouest, (débat sur observ. Borden) 1388 et suiv.
- Fruits: bill (n° 101) modifiant la loi de 1901 relative à la marque des colis de fruits, en comité, 2233 et suiv.
- Indiens: écoles indiennes, plaintes au sujet des études, (observ. sur int. Armstrong) 3331.
- McIntosh, Mary-Eileen, bill (n° 185) pour lui faire droit, (observ. sur mot. Northrup) 5575; en comité, 6194 et suiv.
- Peer, Jean-Albert, bill (n° 169) pour lui faire droit, en comité, 5070, 5583 et suiv.
- Pensions de certains membres du conseil privé et indemnité des députés et sénateurs, bill (n° 18) y relatif, 2e l., 3116 et suiv.
- Poids et mesures: bill (n° 14) modifiant la loi y relative, 2e l., 909.
- Preston, Mary-Emeline, bill (n° 168) pour lui faire droit, en comité, 5070.
- Preuve: bill (no 68) modifiant la loi y relative, en comité, 1313 et suiv.
- Téléphone Bell du Canada, bill (n° 81) concernant la compagnie du, en comité, 4052 et suiv., 6152 et suiv.; (sur mot. Bureau pour 3e l., 6489 et suiv.
- Travaux publics: ministère, (sub.) 339 et suiv., 408 et suiv.
- Vaughan, William Napoléon, bill (n° 180), pour lui faire droit, en comité, 6189 et suiv.

Lancot, Roch, *Laprairie-Napierville*.

Camp militaire à Sherbrooke, (int.) 2797.

Lapointe, Ernest, *Kamouraska*.

Intercolonial: gare de Saint-Philippe, trafic du bois, (int.) 1028; attributions de F. J. Logo, chef-mécanicien, (int.) 2609.

Laurence, Frederick A., *Colchester*.

Chemins de fer, subventions, bill (n° 214) à ce sujet, en comité, 7030 et suiv.

Intercolonial: accident de Belmont, enquête et réclamations, (int.) 1027; (observ.) 7717 et suiv.

Steamer "Rembrandt", charbonnier, perte, enquête à ce sujet, (int.) 1914.

Laurier, très honorable sir Wilfrid, G.C.M.G., *Québec-est*.

Adresse en réponse au discours du trône, (débat), 52; motion demandant que l'adresse soit grossoyée et envoyée à Son Excellence le Gouverneur général, 127.

Agriculture: ministère, appointments et dépenses, (sub.) 383; comité, à propos d'une déposition de M. Scott, (débat sur observ. Monk) 1200; comité, (mot. pour remplacer M. Talbot par M. McIntyre comme membre de ce comité) 4354, pour remplacer M. Lachance par M. Fortier, 4558.

Ajournement, (Dominion Day), (motion) 6718.

Alaska: frontière, difficultés, (rép. à observ. Thompson) 5315.

Américains: établis dans l'Ouest canadien, naturalisation, (rép. à int. Taylor) 356, 433.

Auditeur général, rapport, dépôt, (rép. à int. Borden) 8; (dépôt) 128, 174, (rép. à mot. Foster pour doc.) 502.

Aylesworth, hon. A. B., ayant occupé comme avocat dans combien de causes depuis nomination comme dir. gén. des Postes? (rép. à int. Bennett) 442; ses relations professionnelles avec compagnie des tramways de Toronto, (rép. à int. Lennox) 3333 et suiv.

Baie d'Ungava, Labrador, réclamations de Terre-Neuve y relatives, (rép. à int. Gervais) 7669.

Béteil canadien: interdiction en Angleterre, (rép. à int. Sproule) 186.

Bibliothèque: comité de la, nomination, (mot.) 173; pourquoi n'y a-t-il pas d'employés à la bibliothèque, le dimanche après-midi? (rép. à int. Hughes) 2294.

Bills d'intérêt privé, présentation, (observ. sur mot. Macpherson pour prolongation de délai à cette fin) 2892 et suiv.

Blé: inspection à Winnipeg, (rép. à int. Lake) 5126.

Bois, mesurage et inspection, (sub.) 7756.

Brothier, Désiré, mise en liberté, (rép. à observ. Macpherson) 5460 et suiv.

Cabotage: (observ. sur mot. Clarke modifiant loi y relative) 611 et suiv.

Caisses d'épargnes postales, (rép. à int. Sinclair) 1141.

Camps militaires: registres matricules, transmission au ministère, (rép. à int. Ward) 2691 et suiv.

Canal de la baie Georgienne: études topographiques, coût, (rép. à int. Monk) 347.

Canal de la Trent: rupture, (rép. à int. Hughes) 608; enquête, emploi de R. J. McLaughlin et de D. O. Connell, (rép. à int. Hughes) 609.

Canal Welland: améliorations, pont n° 11, etc., (int. Lalor) 598; pont d'Allansburg et

Laurier, sir Wilfrid—*Suite.*

de Market-Crossing, passage sous le canal, à Welland, (rép. à int. Lalor) 599.

Canon du midi: service, (sub.) 431.

Canonnières: coulées bas dans la rivière Thames, don d'icelles par le Gouvernement à un Américain, (rép. à int. Kemp) 344.

Chambre des communes: révision du règlement, comité spécial à cette fin, (mot.) 260; séances, erreur dans le procès-verbal, (rép. à observ. Borden) 1006; mot. pour préséance des mesures du Gouvernement le lundi 1301; séances du matin, (mot.) 5644; ameulement de l'appartement du président, (rép. à mot. Lancaster pour doc.) 5669; révision du règlement, rapport du comité nommé à cette fin, (mot. pour renvoi au comité spécial de la Chambre) 7250; employés du bureau de distribution, augmentation de leurs appointements, rapport du comité des impressions à ce sujet, (mot. pour renvoi à la commission d'économie interne) 7251-7254 et suiv.; ordre des affaires, (mot.) 6718, 7384; règlements de la Chambre, (mot. pour étude du rapport du comité spécial chargé de les remanier) débat, 7670 et suiv.; 7817 et suiv.

Chemins de fer: accidents au Canada, (rép. à int. Kemp) 463; bill (n° 62) modifiant la loi de 1903, en comité, 1662 et suiv.; bill (n° 8), (rép. à observ. Borden au sujet du progrès de ce bill) 4680; bill (n° 17) modifiant la loi de 1903, (rép. à observ. Lennox au sujet du progrès de ce bill) 4646, 4681; (mot. pour adjoindre MM. Dugas et Pringle au comité chargé d'étudier le bill (n° 62) 4558; sera-t-il voté des subventions au cours de cette session? (rép. à int. Borden) 5669; subventions, (en comité sur projet de résolution) 6313 et suiv., 6349.

Chemins de fer et Canaux, comité, (mot. pour remplacer M. Talbot par M. McIntyre comme membre de ce comité) 4354.

Chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique, bill (n° 84) concernant la compagnie du, en comité, 2326; embranchements, bill (n° 75), en comité, 5596 et suiv.

Chemin de fer Transcontinental National: commission du, rapport, impression, dépôt, (rép. à int. Borden) 129, 220; tracé adopté entre Winnipeg et Québec, et entre Québec et Moncton, (rép. à int. Crocket) 434; appropriation ou prise de possession de terrains par commissaires dans la province de Québec, (rép. à int. Monk) 462; adjudication des travaux, (rép. à int. Borden) 679, 1002, 1007, 1518; construction de deux sections, soumissions, (rép. à mot. Schell pour doc.) 4137.

Chinois: réduction de la taxe, (rép. à int. Smith) 1035.

Chutes d'eau, (débat sur mot. Monk pour doc.) 624 et suiv.

Chutes Niagara: utilisation de la force hydraulique, correspondance, (rép. à int. Lancaster) 346; conservation, pétitions à cette fin, (rép. à int. Cockshutt) 1140.

Comités permanents, (mot.) 7; comité spécial pour préparer liste des membres, (mot.) 12; substitution de membres, (mot.) 1724; mutations, (mot.) 5206.

Commerce: ministère, (sub.) 418 et suiv.; rapports, dans quel département compilés, (rép. à int. Kemp) 600; commerce anglo-canadien: nomination d'un agent consulaire anglais pour s'enquérir de l'état de

Laurier, sir Wilfrid—*Suite.*

ce commerce, (rép. à int. Kemp) 2146; agences, (sub.) 7753, 7772.

Commission des eaux limitrophes: négociations entre le gouvernement américain et le gouvernement impérial, (rép. à int. Borden) 585.

Commission géologique: appointements, (sub.) 421 et suiv.

Compagnie dite "Alberta Land Company," ayant pour objet l'acquisition de terres, annonce du "Globe," comportant qu'elle vient d'être constituée en corporation, (rép. à int. Borden) 2080.

Compagnies d'assurance: commission d'enquête instructions données aux commissaires, services d'un conseil, (rép. à observ. Borden) 10; décret du conseil instituant commission d'enquête, instructions aux commissaires, (dépôt) 12; l'enquête devra-t-elle comprendre associations fraternelles engagées dans opérations d'assurance sur la vie? (rép. à int. Lake) 195; frais de la commission, (sub.) 316 et suiv.; porteurs de polices au Canada, protection, (rép. à int. Martin) 435; compte rendu sténographié des dispositions à l'enquête, (rép. à int. Borden) 2000.

Compagnie d'assurance "British America," bill (n° 198), en comité, 5636.

Compagnie d'assurance sur la vie "Mutual Reserve", officiers accusés de vol et de faux, (rép. à int. Martin) 435.

Compagnie d'assurance dite "Sterling", sur la vie, bill (n° 105), en comité, 5634 et suiv.

Compagnie de la baie d'Hudson, réclamation des employés, (rép. à int. Alcorn) 1622; demandes de terrains par les anciens employés, (débat sur mot. McCraney pour doc.) 3842 et suiv.

Compagnie de force motrice de la Grande-Rivière et de l'Ouest, bill (n° 216), en comité, 7197 et suiv.

Compagnie dite "Macdonald Iron Company", Yukon, paiements à elle faits, (rép. à int. Taylor) 7256.

Compagnies de messageries, bill (n° 82) renvoie au comité, (rép. à observ. Borden et Alcorn) 4645.

Compagnie dite "North Atlantic Trading Company", pour importation d'immigrants, décrets et contrats à ce sujet, (rép. à mot. Foster pour doc.) 2143 et suiv.; (débat sur mot. Foster demandant qu'il soit mis fin aux dits contrats ou marchés) 2433 et suiv., 2472.

Compagnie dite "Standard Trust Company", bill (n° 147) y relatif, 2e l., 2790-91.

Compagnie de télégraphe Grand-Tronc-Pacifique, bill (n° 61) la constituant en corporation, en comité, 2784 et suiv., 4646 et suiv.

Compagnie verrière de Toledo, brevets, bill (n° 110) y relatif, en comité, 3832 et suiv.; (mot. pour renvoi au comité des bills d'intérêt privé) 4050.

Compagnie Woods: paiements à elle faits, (rép. à int. Foster) 1420.

Comptes publics, (dépôt) 129; comité des comptes publics, (mot. pour que M. Maclean (Lunenburg) remplace M. Carley comme membre) 433.

Conseil privé du roi au Canada: bureau, appointements et dépenses, (sub.) 370.

Cour suprême: nomination d'un juge *ad hoc*, vacance, (rép. à int. Monk) 3152, 4008.

Laurier, sir Wilfrid—*Suite.*

Cour suprême de judicature du Nouveau-Brunswick, bill (n° 224) y relatif, 3e l., 7389 et suiv.

Creek McLaren : chaussée, (rép. à int. Clements) 609.

Débats, comité des : nomination, (mot.) 129; 2e rapport, préparation d'un index analytique, (débat sur mot. Gervais pour adop.) 2082.

Dépêches : contrats pour transport sur l'Atlantique, (rép. à int. Stockton) 194, 222.

Députés : nommés à des charges lucratives, depuis 1896, (rép. à int. Sproule) 222; nommés à des charges lucratives depuis 1867, (rép. à int. Bergeron) 4910, 5310, 5894, 6242, 6724 et suiv.

Dimanche : bill (n° 12) concernant l'observance du dimanche, en comité, 5760, 5774, 5793 et suiv.; article 4, 5901 et suiv.; sur proposition d'amendements à l'article 5, 5930-40 et suiv.; article 6, 5961 et suiv.; article 9, 6425 et suiv.; article 11, 6482 et suiv.; articles 2 et 3, 6779 et suiv.; article 3, amendement Béland, 6841 et suiv., réimpression du bill avant 3e lecture, (rép. à int. Borden) 6861; le bill sera-t-il délibéré de nouveau pendant la présente session? (rép. à int. Monk) 7258; à quand la prochaine discussion du bill? (rép. à int. Maclean) 7384; 3e l., amendement Ross, 7396; amendements du Sénat, 7907 et suiv.

Documents, dépôt, (débat sur int. Foster) 13 et suiv.; (rép. à int. Borden) 1007, 1303 et suiv.; (rép. à int. Borden) 2000; (rép. à int. Foster) 2220.

Dragage : dans la province d'Ontario, soumissionnaires, (rép. à int. Bennett) 2792.

Duryea, Chester Burnell, bill (n° 79) concernant son brevet, en comité, 2260 et suiv.

Edifices publics : entretien et nettoyage, (sub.) 431.

Elections partielles au sujet desquelles M. l'Orateur a émis ses mandats, quand auront-elles lieu? (rép. à int. Borden) 7916.

Employés publics : occupations étrangères à leurs fonctions, destitution, (rép. à int. Walsh) 473; combien sont sous-ministres, portent costume de Windsor, ont des sièges sur parquet du Sénat ou de la Chambre, leurs traitements, la durée de leur service et leur rang, (rép. à int. Jackson) 354; employés du Sénat et de la Chambre des communes, combien? (rép. à int. Sproule) 1729.

Emprunts temporaires, (rép. à int. Borden) 176.

Examineurs du service civil : appointements et dépenses, (sub.) 432.

Explication sur un fait personnel par M. Macpherson, article du "News", de Toronto, (débat) 3146; explication sur un fait personnel par l'honorable M. Foster, article de "La Presse", 26 mai 1906, (débat sur mot. Foster pour comparaison de M. Cinq-Mars à la barre de la Chambre) 4823 et suiv.; 4905 et suiv.; 5216 et suiv.; 5399 et suiv.; 5435 et suiv.; 5444 et suiv.; (amendement demandant que M. Cinq-Mars soit censuré et rappelé à la barre de la Chambre) 5448; adopté, 5453; (motion demandant rappel de M. Cinq-Mars à la barre de la Chambre pour que M. l'Orateur lui donne communication de l'amendement) 5454; (motion demandant que M. Cinq-Mars soit autorisé à se retirer) 5454.

Laurier, sir Wilfrid—*Suite.*

Expositions: somme supplémentaire requise, (sub.) 315.

Finances: ministère, appointements et dépenses, (sub.) 380.

"Free Press", de Winnipeg, paiements à ce journal, (rép. à int. Schaffner) 5894.

Fruits: destinés à l'exportation, inspection, (débat sur mot. Smith pour doc.) 1440 et suiv.

Gendarmerie royale du Nord-Ouest: bureau du contrôleur, (sub.) 372; gendarmerie royale, Yukon, Alberta et Saskatchewan, (sub.) 5088 et suiv.

Gouverneur général: bureau du secrétaire, appointements et dépenses, (sub.) 369, 432.

Grains, inspection générale, (sub.) 7754; grains du Manitoba, inspection, (sub.) 7754.

Grande-Rivière: dragage, (rép. à int. Lalor) 598.

Grande-Vallée: quai, coût, (rép. à int. Monk) 353.

Halifax: arsenal maritime, cession au Gouvernement, (rép. à int. Hughes) 1045.

Haut commissaire du Canada en Angleterre: bureau, appointements et dépenses, (sub.) 419.

Honneurs conférés sur proposition du Gouverneur général, sans l'avis des ministres, (rép. à int. Sproule) 7670.

Ile Hope: bois coupé par Manley Chew, (rép. à int. Bennett) 435.

Ile du Prince-Edouard, dragage, surintendant, (rép. à int. McLean) 341; nouvelle drague, (rép. à int. Martin) 344; chemin de fer, embranchement de West-Cape, (rép. à int. Lefurgey) 601; chemin de fer, prolongement, (rép. à int. Martin) 461; service de steamers, (rép. à int. Martin) 461; chemin de fer, réclamations contre, nomination d'un commissaire pour prendre dépositions, (rép. à int. McLean) 605.

Immigrants: immigrants mécontents, départ, (rép. à int. Sproule) 3151; immigrants venant du Royaume-Uni, débat sur mot. Smith, (suite) 7913-14.

Immigration: agents à Winnipeg recrutant mineurs pour mines de Lethbridge, (rép. à int. Verville) 1030; immigration chinoise, application de la loi y relative, (sub.) 7752.

Impressions, comité mixte des, nomination, (mot.) 174.

Imprimerie de l'Etat, employés touchant moins de \$12 par semaine, (rép. à int. Stewart) 7256.

Imprimeurs anglais: plaintes, (rép. à int. Verville) 590.

Indiens, (sub.): Indiens du Yukon, fonds de secours et soins médicaux, 1267 et suiv.

Ingénieur consultant général du Gouvernement: appointements et dépenses, (sub.) 432.

Institut impérial de Londres: étalage canadien, renouvellements et améliorations, (sub.) 325.

Intercolonial: situation financière, (débat sur observ. Emerson) 131; huile d'éclairage, achat, (rép. à int. Fowler) 465; station du chemin d'Elgin, bois y charroyé, (rép. à int. Paquet) 602; voyageurs de Saint-Jean-Port-Joli à Lévis, prix de transport, (rép. à int. Paquet) 602.

Intérieur: ministère, (sub.) 376 et suiv.; rapport, dépôt, (rép. à mot. Borden pour doc.) 502, rép. à int. Borden) 503.

Laurier, sir Wilfrid—*Suite.*

- Invitation au roi et à la reine à visiter le Canada, adresse à cette fin, (observ. sur mot. Belcourt) 1745; message au Sénat, (mot.) 2384.
- Japon: traité conclu avec ce pays, documents y relatifs, dépôt, (rép. à int. Borden) 130, 1418, 3435, 5896; victimes de la famine, envoi de farine par le Canada, (sub.) 325; traité, documents y relatifs, (dépôt) 1999.
- Juges: bill (n° 83) modifiant la loi relative aux juges des cours provinciales, en comité, 1825 et suiv.; juges des cours provinciales, bill (n° 13) (rép. à observ. Lennox au sujet du progrès de ce bill) 4645; juges du Manitoba, traitements, (en comité sur projet de résolution) 5133 et suiv.; juges des cours provinciales, bill (n° 13), mot. pour comité, 5499; en comité, 5517 et suiv.; quand se continuera débat sur le bill (n° 13)? (rép. à int. Lennox) 5668.
- Justice: administration, (sub.) 504 et suiv.
- Lac Balsam: voie fluviale de là vers le nord, (rép. à int. Hughes) 607.
- Lac Cecebe: phare, (rép. à int. Bennett) 438.
- Lac Saint-François, îles: combien, à qui? etc.; (rép. à int. Bergeron) 7854.
- Lamont, John D., emploi, (rép. à int. Boyce) 2329, 2771, 3326.
- Langevin, sir Hector, décès; éloge, 5209.
- Législation comparée, association de contribution: (sub.) 7741 et suiv.
- "Leslie & Company", paiements faits à cette maison, (rép. à int. Taylor) 7256.
- Lethbridge: grève des houilleurs, (rép. à int. Verville) 592.
- Lévis: bassin de radoub trop petit, (rép. à int. Carrier) 4818; gare de l'Intercolonial, pavage, coût, (rép. à int. Paquet) 4820.
- Lewis, Jameison Webster, affranchissement, bill (n° 85) y relatif, en comité, 2899 et suiv.
- Magog: érection d'un bureau de poste, (rép. à int. Worthington) 353.
- Main-d'œuvre étrangère: loi y relative, jugement du juge Anglin, appel, (rép. à int. Taylor) 355.
- Messages de Son Excellence: Budget, 128; commission de régie interne, nomination, 128.
- Mesures du Gouvernement: priorité, (mot.) 2881, 4678.
- "Military Gazette", publication, (rép. à int. Clements) 601.
- Ministère: changements, explication, (rép. à int. Borden) 233, (observ.) débat, 260 et suiv.; changements, (exception) 4642.
- Ministres et sous-ministres: ne devraient pas exercer le droit, (débat sur mot. Lennox) 1756, 1764 et suiv., 2870 et suiv.
- Monnaie d'argent: des Etats-Unis, retirée de la circulation, montant, (rép. à int. Blain) 1618; monnaies d'argent usées, rachat, (rép. à int. Martin) 345.
- Montréal: commission du port, bill (n° 124) y relatif, en comité, 2716.
- Mugford, John C., réclamation, (rép. à int. McLean) 604.
- Naturalisation, lois de, dans colonies de l'empire, (rép. à mot. Borden pour doc.) 1519.
- O'Gorman, John, emploi, (rép. à int. Elson) 1139.
- Pâques, ajournement, (mot.) 1301.
- Pensions de certains membres du conseil privé, et Sénat et Chambre des communes, bill (n° 18) abrogeant chapitres 30 et 43

Laurier, sir Wilfrid—*Suite.*

- des statuts de 1905 y relatifs, 2e l., 2570, 3050 et suiv.; présentation d'un nouveau projet de loi, (rép. à int. Borden) 4644; pensions de certains membres du conseil privé, bill (n° 142), (rép. à observ. Wilson au sujet du progrès de ce bill) 4679; (rép. à mot. Taylor demandant une pension pour députés siégeant depuis vingt-cinq ans) 4680; pensions de certains membres du conseil privé, bill (n° 220) abrogeant l'acte y relatif, en comité, 7844 et suiv.
- Pilotage, fonds de, à Sydney-nord, affaire McLean, (rép. à observ. Boyce) 5572.
- Pinette, I.P.-E., port, dragage, (rép. à int. Martin) 344.
- Pluie artificielle au Yukon, (débat sur observ. Foster) 582 et suiv.
- Port-Burwell: travaux, (rép. à mot. Jackson pour doc.) 5314.
- Port-Colborne: dragage, brise-lames, élévateur, (rép. à int. Bennett) 464; élévateur, construction, (rép. à int. Lalor) 598.
- Postes: présentation d'un projet de loi modifiant l'acte des Postes, (rép. à int. Monk) 3676.
- Presse canadienne, association de la, comment constituée, etc., (rép. à int. Taylor) 1421.
- Preston, W. T. R., 5e rapport du comité d'agriculture à son sujet, (rép. à mot. Monk demandant mise à l'étude) 4260; (débat sur mot. Monk pour faire comparaître M. Preston à la barre de la Chambre, comme témoin, et amendement Laurier à l'encontre) 4559-69-80 et suiv.; (amendement Laurier mis aux voix et adopté) 4640-41.
- Prêteurs d'argent, bill (n° 11) les concernant; ce bill sera-t-il adopté à la présente session? (rép. à int. Borden) 6288, 6863; en comité, 7001 et suiv.
- Prince Arthur de Connaught, visite au Canada, frais, (sub.) 324.
- Prorogation: aura-t-elle lieu le 12 juillet? (rép. à int. Sproule) 7817; retard, (rép. à int. Henderson) 7917.
- Québec (ville): pont, frais de construction, etc., (rép. à int. Monk) 350; directeurs de la compagnie du pont, (rép. à int. Monk) 351, subventions payées à ladite compagnie, (rép. à int. Monk) 462; rocher, danger d'écroulement, (rép. à int. Lavergne) 3142, (rép. à int. Bergeron) 3233.
- Réassurance: réserve, (rép. à int. Henderson) 1019.
- Remèdes: falsification, comité d'enquête à ce sujet, (mot. pour remplacer M. Lennox par M. Bergeron comme membre de ce comité) 3228.
- Remèdes brevetés: interdiction ou contrôle de la vente, (rép. à int. Sproule) 189.
- Renfrew-nord, vacance, (rép. à int. Taylor) 6287.
- Représentation: des provinces au parlement, (rép. à mot. Fowler pour discussion de la mot. Hughes à ce sujet) 4681.
- Réserves forestières, bill (n° 47) concernant l'établissement de, en comité, 2909 et suiv., 3416 et suiv., 3500, 3634.
- San-Francisco: tremblement de terre, destruction de la ville, secours par le gouvernement canadien, (rép. à int. Bole) 1805.
- Seigneurie de Rigaud, paiements aux propriétaires, (rép. à int. Boyer) 1028.

Laurier, sir Wilfrid—*Suite.*

Sénat: vacances dans la représentation du Nouveau-Brunswick, (rép. à int. Fowler) 1027; Sénat, revision de sa constitution (débat sur mot. McIntyre) 2362 et suiv.; Sénat et Chambre des communes, bill (n° 97) modifiant la loi y relative, 2e l., 1844 et suiv.; nombre d'employés, (rép. à mot. Sproule pour doc.) 1925; bill (n° 143), (rép. à observ. Wilson au sujet du progrès de ce bill) 4679.

Serments d'office, prestation, (bill n° 1) 4.

Session, tardive, (rép. à observ. Borden) 8 et suiv.; session d'automne, (observ.) 9 et 10.

Steamers, service, (sub.): entre l'Angleterre et le Canada, 7757; entre Saint-Jean et Digby, 7759, 7796; entre Saint-Jean et ou Halifax, et les Antilles et l'Amérique du Sud, 7765; entre Victoria et San-Francisco, 7768; entre la terre ferme et les îles de la Madeleine, 7768; entre Québec et le bassin de Gaspé, 7768; entre le Canada et le Sud-Africain, 7769; entre Sydney et la baie Saint-Laurent, 7769; entre le Canada et le Mexique, 7769; entre Annapolis et Londres ou Hull, (Ang.), 7770; entre Saint-Jean et les ports du bassin de Cumberland, 7770; entre Port-Essington et les îles de la Reine-Charlotte, 7770; entre Moncton et le comté de Cumberland, 7770; entre Newcastle, Neguac et Escummac, 7771; entre le Canada et l'Australie, 7771; voyage du "Yoruba," de Montréal à la Havane, juin 1905, 7772; service entre la terre ferme et l'île Pelée, 7772; entre Québec et l'île d'Orléans, 7773; entre le Canada et Terre-Neuve, 7773.

Steamer "Arctic," enquête sur son voyage, (rép. à int. Borden sur mot. Laurier) 3676, motion Laurier 3713, amendement Borden, 3721, débat, 3713-21 et suiv., 3750: amendement Borden mis aux voix et rejeté, 3762-63-64, motion Laurier mise aux voix et adoptée, 3764-65; nomination du comité d'enquête, (mot.) 4001.

Steamers et brise-glaces de l'Etat, l'"Arctic," (sub.) 3479 et suiv.

Subsides: (mot. pour comité) 128.

Sutherland, George M., emploi, (rép. à int. Boyce) 2329, 2771, 3326.

Taschereau, sir Henri Elzéar, juge en chef de la cour suprême, démission et remplacement, (rép. à int. Monk) 2306.

Taxe de capitacion, (\$2), sur voyageurs se rendant aux Etats-Unis, (rép. à int. Ingram) 334.

Télégraphes: comité, rapport, nouveau comité, (rép. à int. Macdonell) 1013; expropriation de lignes au Manitoba, (rép. à int. Roche) 6418.

Téléphones: séances du comité spécial, (rép. à int. Maclean) 130; législation, enquête, frais de témoins, (rép. à int. Ingram), 221, 333; législation à être soumise à la Chambre, (rép. à observ. Maclean) 361, (rép. à int. Maclean) 586; expropriation des lignes téléphoniques au Manitoba, (rép. à int. Roche) 3331; réseau du gouvernement du Manitoba, bill (n° 133), (rép. à observ. Roche au sujet du progrès de ce bill) 4683.

Téléphone Bell du Canada, bill (n° 81) concernant la compagnie du, en comité, 4304; (rép. à int. Lennox) 4358; en comité sur bill (n° 81) 6147 et suiv.

Terres fédérales: concédées aux chemins de fer, obligation d'en faire le choix, (débat

Laurier, sir Wilfrid—*Suite.*

sur mot. Roche) 1088 et suiv.; achat de terres par des compagnies, (rép. à mot. Borden pour doc.) 1925; titres de terres émis au Manitoba, dans l'Alberta et la Saskatchewan, (observ. sur mot. Ames pour doc.) 3007 et suiv.; rapport de M. Speers, etc., (rép. à mot. Borden pour doc.) 3152; achat de terres par des compagnies, syndicats, etc., (rép. à mot. Borden pour doc.) 3358; terres affectées à la colonisation, (rép. à mot. Borden pour doc.) 4134; administration et vente des terres fédérales, (débat sur mot. Borden pour comité d'enquête) 4793 et suiv.

Terre-Neuve et Antilles, réunion au Canada, (rép. à int. Martin) 345.

Toronto, observatoire météorologique, déplacement, (rép. à int. Kemp) 130.

Travail: bureau canadien du travail à Londres, fausses informations fournies, (rép. à mot. Macdonell pour adoption des vues exprimées par M. Smith à cet égard) 4681.

Travaux publics: ministère, (sub.) 396 et suiv.

Vétérans canadiens, services lors des incursions féniennes, récompense, (débat sur mot. Monk) 656.

Wagner, Philip: emploi, destitution, (rép. à mot. Fowler) 5740 et suiv.

White, hon. Peter, décès, éloge, 2607.

Wood Island, I. P.-E., brise-lames, réparations, (rép. à int. Martin) 344.

Yukon: bill (n° 153) relatif aux lois minières y applicables, en comité, 3510 et suiv.; administration, (sub.) 6071 et suiv.

Lavergne, Armand, *Montmagny.*

Compagnie dite "North Atlantic Trading Company," absence lors du vote sur motion Foster, entrefilé de "La Presse," explication de nature personnelle, 2689.

Dimanche: bill, (n° 12) concernant l'observance du dimanche, en comité, 5760 et suiv., 5781 et suiv.; 5842 et suiv., amendement au paragraphe "g" de l'article 3, 5868, rejeté, 5868; amendement au paragraphe "o" de l'article 3, 5884, rejeté, 5890; sur propositions d'amendements à l'article 5, 5930-52; article 9, 6422 et suiv., amendement, 6422, rejeté, 6440; article 10, 6447 et suiv.; article 11, 6459 et suiv., 6508 et suiv.; amendement, 6538, rejeté, 6538; article 2, 6736 et suiv., amendement, 6739 et suiv., rejeté, 6770; article 3, 6741 et suiv.; assemblée publique à Montréal au sujet du bill du dimanche, (débat sur explications Piché) 7017 et suiv.; 3e l., 7406; sur mot. Aylesworth, amendement à l'article 5, 7482; sur mot. Aylesworth pour suppression de l'article 5, 7491-96; sur mot. Aylesworth pour 3e l., 7527-42 et suiv.; paroles à l'adresse de M. E. M. Macdonald à l'assemblée de Montréal, (rép. à explication de M. Macdonald sur fait personnel) 7856.

Explication de nature personnelle par l'hon. M. Foster, article de "La Presse," 26 mai 1906, (débat sur mot Foster pour comparution de M. Cinq-Mars à la barre de la Chambre) 4832 et suiv.; 4903 et suiv.

Intercolonial, (sub.): agrandissement des installations à Lévis, 5489 et suiv.; double voie sur partie du parcours, 5490.

Livres: importés, droits, (int.) 4356.

Québec: rocher, danger d'éroulement, (int.) 3141.

Lavergne, Louis, *Drummond et Arthabaska.*

Compagnie dite "North Atlantic Trading Company," absence de M. Armand Lavergne lors du vote sur motion Foster, entrefilé de "La Presse," (observ. sur explication de M. A. Lavergne) 2689.

Dimanche: bill (n° 12) concernant l'observance du dimanche, en comité; article 3, 5900; proposition d'amendement, fabrication du sucre et du sirop d'érable, travail le dimanche, 5900; proposition réservée) 5900.

Milice: uniformes pour le 80e régiment, de Nicolet, (int.) 7912.

Law, Bowman Brown, *Yarmouth.*

Fruits: bill (n° 101) modifiant la loi de 1901 relative à la marque des colis de fruits, en comité, 2624.

Phares: construction, et aides à la navigation, (sub.) 5043 et suiv.

Steamers et brise-glaces de l'Etat, "l'Arctic," (sub.) 4975 et suiv.

Lefurgey, Alfred A., *Prince-est, I.P.-E.*

Beurre: fabriqué à Nappan et à Mabou, par le Gouvernement, (int.) 5310.

Canal de la Trent, (sub.): améliorations sur rivière Holland, 5298 et suiv.

Chemins de fer: bill (n° 62) modifiant la loi de 1903 y relative, en comité, 2660; études et inspections, (sub.) 5302 et suiv.

Chenal des dunes, près de Cascumpec, travaux, dépenses, (int.) 1616.

Compagnie de chemin de fer, de houille et de coke de Hillcrest, bill (n° 157), en comité, 4507 et suiv.

Compagnie de prêts et de fidéicommis de Winnipeg, bill (n° 129) la constituant en corporation, 1ère l., 1800; 2e l., 2128; comité et 3e l., 6208, 6211.

Documents: dépôt, retard, (int.) 2390.

Edifices publics: destruction par incendie, (int.) 600.

Forage: essais dans l'Alberta et la Nouvelle-Ecosse, (sub.) 6134 et suiv.

Goélette "Mathilda", sauvetage, (int.) 2611.

Gooss-Harbour: pose de bouées, (int.) 3838.

Higgin's-Shore, I.P.-E., quai, construction, (int.) 590.

Ile du Prince-Edouard: chemin de fer, embranchement de West-Cape, (int.) 601; propriété Hodgson, acquisition, (mot. pour doc.) 1431; réclamation Haney, (int.) 1616; service des convois, (int.) 1617; vente des journaux sur le chemin de fer de l'I.P.-E., (int.) 2329; transport des dépêches par le chemin de fer de l'I.P.-E., (int.) 2330; salaires des employés sur le chemin de fer de l'I.P.-E., (int.) 2611, 5669; reconstruction des ateliers, (int.) 2799; tarif sur chemin de fer de l'I.P.-E., (mot. pour doc.) 3024; chemin de fer de l'I.P.-E., (sub.) 5204; chemin de fer de l'I.P.-E., soumission pour la vente des journaux à la gare de Charlottetown, (int.) 6417.

Immigration: agences, (sub.) 5664.

Intercolonial: tarif d'entier parcours, (mot. pour doc.) 3024; (sub.): améliorations à Halifax, 5197 et suiv.; à Pictou, 5200.

Miminingash, brise-lames, réparations, (int.) 207; port, dépense, (mot. pour doc.) 2337.

Miscouche, I.P.-E., batture, bouée, (int.) 601.

Pêche: permis accordés dans le comté de Queen, (int.) 4264.

Pêcheries: juridiction, (int.) 794, (mot. pour doc.) 1031, 3152.

Lefurgey, Alfred A.—*Suite.*

Représentation de chaque province en Parlement, (débat sur mot. Hughes) 1170 et suiv. Steamers et brise-glaces de l'Etat, y compris l'"Arctic", (sub.) 4036 et suiv., 4878 et suiv.; 4928 et suiv.

Summerside: brise-lames, soumissions, (int.) 1426.

Terres fédérales: terres de l'Alberta et de l'Athabaska, décret à ce sujet, (int.) 1426, (mot. pour doc.) 1799.

Travaux publics: comté de Prince, I.P.-E., dépenses, (int.) 2330.

Lemieux, hon. Rodolphe, *Gaspé, Nicolet.*

"Appeal to Reason", journal, interdiction levée, (rép. à int. Barr) 5753.

Archives, (sub.), 7582 et suiv., services de M. Doughty, 7582 et suiv.

Birnie, district de: facilités postales, (rép. à int. Roche) 5128.

Compagnie verrière de Toledo, brevets, bill (n° 110) y relatif, en comité, 3773, 3814 et suiv.

Copper-Cliff, service postal, amélioration, (rép. à int. Boyce) 7913.

Dépêches: transport entre Arcola et Regina, (rép. à int. Lake) 5129.

Dépenses: pour objets non prévus et non autorisés par le Parlement, (débat sur mot. Blain) 3548 et suiv.

Elections contestées dans la Saskatchewan, en vertu de quelle loi? (int.) 3837.

Grande-Vallée: quai, explication de nature personnelle par M. Monk, (observ.) 3893 et suiv.

Immigration: agents au Canada, en Angleterre et à l'étranger, appointements, immigration belge, (sub.) 1694.

Juges: du Manitoba, traitements, (mot. pour comité sur projet de résolution) 4265.

Lamont, M. J. H., représentant du ministère public, honoraires, (rép. à int. Wright) 1013.

Libération conditionnelle: d'après quelle règle accordée, prisonniers libérés, récidivistes, (rép. à int. Bergeron) 4262.

McRae, Edmund, disparition d'une lettre mise à la poste par lui, (rép. à int. McLean) 7122.

Montréal: commission du port, bill (n° 124) y relatif, en comité, 2716.

Ottawa: hôtel des postes, employés touchant moins de \$12 par semaine, (rép. à int. Stewart) 6416.

Police fédérale: rapport, (dépôt) 277.

Postes: taxe sur périodiques américains, (rép. à int. Taylor) 5758; receveurs de la poste, appointements, (sub.), (rép. à int. Blain) 7655 et suiv.

Québec, province: ligne de division entre cette province et le Labrador, ou entre le détroit de Belle-Isle et la baie d'Hudson, (rép. à int. Morin) 6004 et suiv.

Représentation de Nicolet et de Gaspé par le solliciteur général, (rép. à int. Fowler) 1921.

Saint-Jean, N.-B., service postal, amélioration, (rép. à int. Daniel) 7913.

Steamers, service, (sub.): entre Québec et le bassin de Gaspé, (rép. à int. Foster) 7769.

Système métrique, (sub.): série de conférences, 2681 et suiv.

Travail, département du, (sub.): appointements et dépenses casuelles, 7653; impressions, papeterie, y compris "Gazette du Travail", etc., 7653; titres décernés à des employés, (rép. à int. Blain) 7654.

Lemieux, hon. Rodolphe—*Suite.*

Dimanche, bill (n° 12) concernant l'observance du dimanche, en comité: article 11, 6507 et suiv.; 3e l., amendement Ross à article 4, 7432; sur mot. Aylesworth pour 3e l., 7514, 7521, 7527.

Lennox, Haughton, *Simcoe-sud.*

Adresse en réponse au discours du trône, (débat) 98.
 Aylesworth, hon. A. B., ses relations professionnelles avec la compagnie des tramways de Toronto, (int.) 3333.
 Bouées à gaz: explosion à Kingston, indemnités, (sub.) 4994 et suiv.
 Camp militaire: projet d'établissement dans le comté de Simcoe, (int.) 5643.
 Capitaines et seconds de navires: bill (n° 7) modifiant la loi relative à leurs certificats, en comité, 496 et suiv.
 Canal de Newmarket: projeté, études, estimation du coût, (int.) 1618.
 Canal de la Trent, (sub.): achat d'un remorqueur, 5494 et suiv.
 Chemins de fer: bill (n° 17) modifiant loi de 1903, 1re l., 258; 2e l., 915; (mot. pour renvoi au comité, 918; (observ. au sujet du progrès de ce bill) 4646, 4680; bill (n° 9) modifiant la loi de 1903, 2e l., 839 et suiv.; bill (n° 62), discussion en comité, explication de nature personnelle par M. Lennox, compte rendu du "Daily Star" de Toronto, 1808; en comité, 2648 et suiv.; courriers dans York-nord, (int.) 341; bill (n° 62) modifiant la loi de 1903, comité, 1639 et suiv.
 Chemin de fer de Vancouver à l'île Lulu, bill (n° 29), en comité, 1181 et suiv., 1344 et suiv.
 Chemin de fer de Windsor, Essex et Lake Shore Rapid, bill (n° 150) en comité, 5360.
 Code pénal de 1892, bill (n° 155) le modifiant, 2e l. et comité, 3176 et suiv.
 Compagnies d'assurance: commission d'enquête, frais, (sub.) 320 et suiv.
 Compagnie d'assurance dite "Sterling" sur la vie, bill (n° 105) la constituant en corporation, 1ère l., 1517; 2e l., 1717; (int.) 3316; comité et 3e l., 5634-35.
 Compagnie de télégraphe Grand-Tronc-Pacifique, bill (n° 61), en comité, 4648 et suiv., 4867 et suiv.
 Compagnie dite "The Western Loan and Trust Company", bill (n° 35), en comité, 3318 et suiv.
 Dépêches: distribution gratuite dans les campagnes, (mot. pour doc.) 166, 220, 738; (int.) 223.
 Dépenses: pour objets non prévus et non autorisés par le Parlement, (débat sur motion Blain) 3540 et suiv.
 Députés: présents aux séances de la Chambre, inscription de leurs noms, (rép. à int. Henderson) 208.
 Documents: dépôt, retard, (observ. sur int. Ames) 2299.
 Exercice financier, bill (n° 162) en modifiant le terme, en comité, 5220 et suiv.
 Explication sur un fait personnel, par M. Foster, article de M. Cinq-Mars, comparaison de ce dernier à la barre de la Chambre, 5417 et suiv.
 Explication sur un fait personnel, par M. Macpherson, article du "News", de Toronto, (débat) 3147 et suiv.

Lennox, Haughton—*Suite.*

Foin: débat sur projet de résolution Beau-parlant tendant à en réglementer la vente, 4117.
 Gendarmerie à cheval du Nord-Ouest: Nord-Ouest, Yukon, Alberta et Saskatchewan, (sub.) 5108 et suiv.
 Ile-aux-Grues, passes, creusement et élargissement, (rép. à int. Pâquet) 207.
 Immigration: agents au Canada, en Angleterre et à l'étranger, appointements, la "North Atlantic Trading Company", (sub.) 1704 et suiv.; bill (n° 170) relatif à l'immigration, en comité, 5329 et suiv.; 5361 et suiv.
 Indiens du Sang: réserve, rapport, (mot. pour doc.) 3807.
 Institut impérial de Londres, renouvellement des articles canadiens y exposés, (sub.), débat sur mot. Paterson, 690.
 Intercolonial, (sub.): pour renforcer ponts, 5185 et suiv.
 Juges: juges des cours provinciales, paiements à eux faits, (mot. pour doc.) 214; traitements et travaux des juges, (mot. pour doc.) 797; bill (n° 13) modifiant loi de 1905 concernant juges des cours provinciales, 1re l., 20; 2e l., 890; que sera-t-il fait de ce bill? (int.) 5208, 5314; en comité, 5499; juges et cours de comté, nombre, (rép. à int. Lennox) 1194; abrogation des articles de la loi fixant le nombre de ces juges, (int.) 1805; dates des commissions nommant certains d'entre eux, etc., (int.) 2097; (observ. au sujet du progrès du bill (n° 13) 4645; que sera-t-il fait du bill (n° 13)? (int.) 5208; quand se continuera la discussion au sujet du bill (n° 13)? (int.) 5668.
 Manitoba: extension des limites, (rép. à int. Roche) 205.
 Ministres et sous-ministres: ne devraient pas exercer la profession d'avocat, (mot.) débat, 1752; suite du débat, remise à plus tard, (mot.) 2130; suite du débat, 2802 et suiv.
 Pensions de certains membres du conseil privé, et Sénat et Chambre des communes, bill (n° 18) abrogeant chapitres 30 et 43 des statuts de 1905 y relatifs, 2e l., 2570 et suiv.
 Phares: construction et aides à la navigation, (sub.) 5047 et suiv., 5087 et suiv.
 Postes: factage rural, (mot. pour doc.) 166, 220, 738, 1626; (int.) 223; transport des dépêches, (sub.) 553 et suiv.
 Québec: prêt de \$150,000 à la commission du port, bill (n° 174) à cette fin, en comité, 4924 et suiv.
 Steamers, service: établissement d'un service de transatlantiques, (rép. à int. Armstrong) 204.
 Steamers et brise-glaces de l'Etat, y compris l'"Arctic", (sub.) 4934 et suiv., 4976 et suiv.
 Subventions aux provinces, rajustement, conférence à ce sujet, (rép. à int. Parmelee) 201.
 Tarif de 1897, bill (n° 175) le modifiant, en comité, 5228.
 Tarifs douaniers de l'Allemagne et du Canada, (débat sur mot. Armstrong pour doc.) 1995 et suiv.
 Téléphone Bell du Canada, bill (n° 81), en comité, 4054 et suiv., (int.) 4358.
 Travaux publics: ministère, (sub.) 387.
 Verret, M. Hector, appointements, (sub.) 7654.
 Yukon: bill (n° 153) relatif aux lois minières y applicables, en comité, 3513.

Leonard, J. E. Emile, *Laval*.

- Baril, Alfred, emploi à Sorel, (int.) 865.
 Dépêches : transport à Saint-Hypolite, (int.) 931.
 Juges : faisant partie de compagnies d'affaires, etc., circulaire à eux adressée par le ministre de la Justice, (int.) 1627.
 Montmagny, receveur de la poste, (int.) 3492.
 Payette, Philiass, réclamation, (int.) 5454.
 Pénitencier de Saint-Vincent-de-Paul : gardiens, appointements, (int.) 471, salaire des employés, augmentation, (int.) 2331.
 Rivière Jésus : quai, construction, (int.) 471.
 Sainte-Thérèse : bureau de poste, recettes et dépenses, (int.) 2791.
 Terrebonne : quai, construction, (int.) 471; bureau de poste, recettes et dépenses, (int.) 2791.

Lewis, Edward Norman, *Huron-ouest*.

- Dimanche, bill (n° 12), en comité : article 11, 6524.
 Grains, inspection, bill (n° 207), 2e l., 6040.
 Marine marchande du Canada : (observ.) débat, 1201 et suiv.

Logan, Hance J., *Cumberland*.

- Chemins de fer : subventions, (en comité sur projet de résolution) 6345 et suiv.; bill (n° 214) à ce sujet, 7032 et suiv.
 Explication de nature personnelle par M. Ingram, indemnité sessionnelle, article du "World", de Toronto, (observ.) 2688.
 Intercolonial : situation financière, (débat sur observ. Emmerson) 288 et suiv.; permis de circulation, dépositions, (observ. sur mot. Borden pour doc.) 363.
 Vétérans canadiens, services lors des incursions feniennes, récompense, (débat sur mot. Monk) 636.

Loggie, William Stewart, *Northumberland, N.-B.*

- Chemin de fer Transcontinental National : tracé entre Québec et Moncton, (débat sur mot. Loggie pour doc.) 1777 et suiv.
 Fruits : bill (n° 101) modifiant la loi de 1901 relative à la marque des colis de fruits, en comité, 2627.
 Intercolonial, (sub.) : pour renforcer ponts, 5176 et suiv.

Macdonald, Edward M., *Pictou*.

- Bestiaux, service d'hygiène, maladie à Pictou et à Antigonish, (sub.) 7649 et suiv.
 Capitaines et seconds de navires : bill (n° 7) modifiant loi relative à leurs certificats, en comité, 496 et suiv.
 Chemins de fer : bill (n° 62) modifiant la loi de 1903 y relative, en comité, 2632 et suiv.; subventions, (en comité sur projet de résolution) 6347; bill (n° 214) à ce sujet, en comité, 7024 et suiv.
 Chemin de fer Canada-Atlantique, bill (n° 39) concernant la compagnie du, 1ère l., 460; 2e l., 587; comité, 2736; 3e l., 2791.
 Dimanche, bill (n° 12), en comité : article 2, 6756 et suiv.; article 3, paragraphe "d", 6784, 6811 et suiv.; article 4, 6846 et suiv.; article 7, 6855 et suiv.; paroles de M. Lavergne à son adresse, à l'assemblée de Montréal, (explication sur fait personnel) 7855; amendements du Sénat, 7910.
 Drapeau : non hissé sur la tour du Parlement le jour de la fête nationale, (sur observ. Elson) 7386.

Macdonald, Edward M.—*Suite*.

- Intercolonial : achat de terrain, d'huile, etc. débat sur observ. Barker) 7705 et suiv.
 Juges : bill (n° 13) modifiant loi de 1905, 2e l., 904; bill (n° 83) modifiant la loi relative aux juges des cours provinciales, en comité, 1827 et suiv..
 Pilotage : bill (n° 219) modifiant la loi y relative, 1ère l., 6720 et suiv.
 Poids et mesures: bill (n° 14) modifiant la loi y relative, 3e l., 3050.
 Preuve : bill (n° 68) modifiant la loi de 1893 y relative, en comité, 1809 et suiv.
 Représentation de chaque province en Parlement, (débat sur mot. Hughes) 1158 et suiv.
 Steamer "Arctic," enquête sur son voyage, (débat sur mot. Laurier et amend. Borden) 3750 et suiv.
 Steamers et brise-glaces de l'Etat, l' "Arctic," (sub.) 3489 et suiv., 4044 et suiv., 4392 et suiv., 4938.

Macdonell, Angus Claude, *Toronto-sud*.

- Chemins de fer: subventions aux, (int.) 2797, 3337, bill (n° 214) à ce sujet, 7034 et suiv.
 Chemin de fer Transcontinental-National : construction, achat des vivres, (int.) 1193; bill (n° 215), en comité, 7051.
 Compagnies d'assurance : cautionnements en faveur de particuliers qui sont propriétaires d'entrepôts d'accise, acceptation par le département du Revenu de l'intérieur, (int.) 1519, 2129.
 Compagnie de clôtures en fil métallique dite "Cyclone," bill (n° 136) y relatif, 1ère l., 1801; 2e l., 1912; comité et 3e l., 3264.
 Compagnie dite "The Western Loan and Trust Company," bill (n° 35) en comité, 3321 et suiv.
 Dimanche, bill (n° 12) concernant l'observance du dimanche, en comité: article 10, 6450; article 11, 6459 et suiv., article 2, 6759.
 Droits d'auteur, bill (n° 189) modifiant la loi y relative, 1ère l., 4904.
 Juges : bill (n° 83) modifiant la loi relative aux juges des cours provinciales, en comité, 1824.
 Juges des cours provinciales, bill (n° 13), en comité, 5500.
 Juifs : massacre en Russie, (observ.), débat, 233 et suiv.
 Montréal : avance de certaines sommes à la commission du port, bill (n° 222), en comité, 7045 et suiv.
 Navires, sûreté des, bill (n° 48) en comité, 7056 et suiv.
 Niagara : camp militaire, approvisionnement de fourrage, (int.) 4913.
 Ontario et Québec, dragage, (sub.) 7211 et suiv.
 Pénitencier de Kingston, (sub.) 7745 et suiv.
 Port-Burwell : travaux du port, soumissions, etc., (int.) 1016.
 Port-Stanley: travaux du port, soumissions, etc., (int.) 1018.
 Preston, W. T. R., (débat sur motion Monk demandant qu'il ne soit plus inspecteur d'immigration) 7089 et suiv., 7109 et suiv.
 Prêteurs d'argent, bill (n° 11) les concernant, en comité, 365.
 Rondeau : travaux du port, soumissions, etc., (int.) 1017.
 Télégraphes : comité, rapport, nouveau comité, (int.) 1013.

Macdonell, Angus Claude—Suite.

Théâtres : droits sur annonces et affiches, (int.) 5642.

Toronto : bill (n° 137) concernant la ville de, 1ère l., 1801 ; 2e l., 2128 ; compagnie de la gare commune de Toronto, bill (n° 138) y relatif, 1ère l., 1801 ; 2e l., 2791 ; comité et 3e l., 4506 ; travaux à l'entrée est du port, (mot. pour doc.) 1032 ; prolongement du brise-lames, (mot. pour doc.) 1032 ; vieux fort, transfert à la municipalité, (int.) 1422 ; incendie de l'hôtel des Postes, (observ.) 2300 ; dragage, (int.) 4913 ; nouvel hôtel central des Postes, (int.) 5641 ; construction de casernes près de Toronto, (int.) 5641.

Travail : bureau canadien du Travail à Londres, fausses informations fournies, (mot. pour adoption des vues exprimées par M. Smith à ce sujet) 4681.

Maclean, Alexander K., Lunenburg.

Banque dite "Royal Bank of Canada," bill (n° 131) y relatif, 1ère l., 1800 ; 2e l., 1912 ; comité, 4496, 4857, 6175 ; comité et 3e l., 6188.

Capitaines et seconds de navires : bill (n° 7) modifiant la loi relative à leurs certificats, en comité, 494 et suiv.

Compagnie dite "North Atlantic Trading Company", marchés avec elle pour importation d'immigrants, (débat sur mot. Foster demandant qu'il y soit mis fin) 2047 et suiv. ; décret et contrats, (observ. sur mot. Foster pour doc.) 2144 ; (suite du débat sur mot. Foster) 2172 et suiv.

Hôpitaux de marine, (sub.) : 3780.

Matelots naufragés et dans le dénûment, (sub.) 3781.

Pêcheries, (sub.) : inspecteurs, gardes-pêche, etc., 3787 et suiv.

Steamer "Arctic", enquête sur son voyage, (débat sur mot. Laurier et amend. Borden) 3738 ; 2e rapport du comité d'enquête, (mot. pour adop.), débat, 6546, 6657.

Steamers et brise-glaces de l'Etat, l' "Arctic", (sub.) 3462, 3488 et suiv.

Maclean, William F., York-sud, O.,

Adresse en réponse au discours du trône, (débat) 83.

Banque dite "Pacific Bank of Canada", bill (n° 50), en comité, 3322 et suiv.

Capitaines et seconds de navires : bill (n° 7) modifiant la loi relative à leurs certificats, en comité, 491 et suiv.

Chemins à barrières de Montréal, commission des : dette, recettes et dépenses, (observ. sur mot. Monk pour doc.) 453.

Chemins de fer, bill (n° 9) modifiant la loi de 1903 y relative, 1ère l., 19 ; 2e l., 361, 459, 809, 847 et suiv., 1767, 2130 ; bill (n° 62), idem, 1ère l., 777 et suiv. ; comité, 1643 et suiv., 2629 et suiv., 4171 et suiv., 6246 et suiv., 6351 et suiv. ; 7265 et suiv., amendement, 7304, mis aux voix et rejeté, 7314-15 ; sur amend. Sproule, 7315 ; loi des chemins de fer, à quelles compagnies applicable, (int.) 4066 ; subventions, (observ. sur mot. Emmerson pour comité sur projet de résolution) 6298 ; en comité, 6300 et suiv., 6343 et suiv. ; bill (n° 214) à ce sujet, en comité, 7035 et suiv. ; subventions gagnées par les compagnies, (observ. sur int. Wilson) 7260.

Chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique, bill (n° 84) concernant la compagnie du, en comité, 2318 et suiv.

Maclean, William F.—Suite.

Chemin de fer Transcontinental National, (sub.), étude du tracé et construction, 5262 et suiv. ; bill (n° 215), en comité, 7051 et suiv.

Chutes d'eau, (débat sur mot. Monk pour doc.) 620 et suiv.

Compagnies d'assurance, commission d'enquête, (sur observ. Borden) 10 et 11 ; frais de la commission, (sub.) 316 et suiv. ; démission de certains directeurs de la compagnie d'assurance des Manufacturiers, (int.) 2295 ; nomination d'un comité parlementaire d'enquête, (motion, débat) 4069 et suiv.

Compagnie d'assurance dite "Sterling", sur la vie, bill (n° 105), en comité, 5634 et suiv.

Compagnie de force motrice de la Grande-Rivière et de l'Ouest, bill (n° 216), en comité, 7467 et suiv.

Compagnie des lignes d'embranchement du Grand-Tronc-Pacifique, bill (n° 75) la constituant en corporation, en comité, 5821 et suiv., 6101 et suiv.

Compagnie de télégraphe Grand-Tronc-Pacifique, bill (n° 61) la constituant en corporation, en comité, 2783 et suiv.

Compagnie verrière de Toledo, brevets, bill (n° 110) y relatif, en comité, 3834.

Compagnie dite "The Western Loan and Trust Company", bill (n° 35), en comité, 3318 et suiv.

Dimanche : bill (n° 12) concernant l'observance du dimanche, en comité, 5789 et suiv., 5838 et suiv. ; article 9, 6422 et suiv. ; article 11, 6481 et suiv. ; à quand la prochaine discussion du bill ? (int.) 7384 ; amendement Ross à l'article 3, 7394 et suiv. ; amendement Martin à l'article 5, 7444 et suiv. ; amendements du Sénat, 7896 et suiv.

Disraéli, quai, (sub.) 7148 et suiv.

Drapeau : non hissé sur la tour du Parlement le jour de la fête nationale, (sur observ. Elson) 7386.

Elections contestées dans la Saskatchewan, en vertu de quelle loi ? (int.) 3837.

Electricité : exportation de l'énergie électrique, etc., bill (n° 145) tendant à la régler, 1ère l., 2219 ; 2e l., 3154 et suiv. ; exportation de l'énergie électrique, bill (n° 145) y relatif, en comité, 4158 et suiv.

Exercice financier, bill (n° 162) en modifiant le terme, 2e l. et comité, 5220 et suiv.

Fer : fabrication avec le minéral du Canada, octroi de primes, (débat sur mot. Conmee) 3872 et suiv.

Foin : débat sur projet de résolution Beau-parlant tendant à en réglementer la vente, 4116.

Juifs : massacre en Russie, (débat sur observ. Macdonell) 237 et suiv.

Marbres ouvrés, importés, sous-évaluation, (int.) 5455.

Marine norvégienne : concurrence, (rép. à observ. Black) 4192 et suiv.

Mines : surintendant des mines, appointements, (sub.) 6084 et suiv.

Ministère : changements, explication, (débat sur observ. Laurier) 270 et suiv.

Pénitenciers : augmentation des salaires des employés, projet de résol. Fitzpatrick, en comité, 4183 et suiv.

Pensions de certains membres du conseil privé, et Sénat et Chambre des communes, bill (n° 18) abrogeant chapitres 30 et 43 des statuts de 1905 y relatifs, 1ère l., 326 ; 2e l.,

Maclean, William F.—*Suite.*

- renvoi de la discussion à une prochaine séance, 918 et suiv.; 2e l., 1767, 2570, 2571; combien payé, et à qui, en vertu de la loi de 1905? (int.) 2096; 3050; mot. Maclean pour 2e l., 3050, mise aux voix et rejetée, 3137.
- Poids et mesures: bill (n° 14) modifiant la loi y relative, 2e l., 908.
- Prêteurs d'argent, bill (n° 11), en comité, 6999 et suiv.
- Réserves forestières, bill (n° 47) concernant l'établissement de, en comité, 3625 et suiv.
- St. Mary: bureau de poste, emplacement, (int.) 4815.
- Sénat: revision de sa constitution, (débat sur mot. McIntyre) 2380 et suiv.
- Sénat et Chambre des communes, bill (n° 97) modifiant la loi de 1905, en comité, 7322 et suiv.; bill (n° 10) modifiant la loi de 1905, 2e l., 364.
- Services publics: nationalisation, (mot.) 1910.
- Session d'automne, (sur observ. Laurier) 11.
- Stone, E. B., affermage de terres, (int.) 3836.
- Tarif de 1897, bill (n° 175) le modifiant, en comité, 5229.
- Télégraphie Marconi: service à travers l'Atlantique, (int.) 334.
- Téléphones: séances du comité spécial, (int.) 130, législation à être soumise à la Chambre, (observ.) 359, (int.) 586.
- Téléphone Bell du Canada, bill (n° 81) concernant la compagnie du, en comité, 4051 et suiv., 4303 et suiv.; 6147 et suiv.; (sur mot. Bureau pour 3e l., 6493; amendement, 6493, mis aux voix et rejeté, 6494.
- Toronto: hôtel des postes, incendie, (sur observ. Macdonell) 2301.
- Yukon: administration, (sub.) 6060 et suiv.

Macpherson, Robert George, *ville de Vancouver.*

- Association dite "Pacific Marine Underwriters," bill (n° 54) la constituant en corporation, 1ère l., 680; 2e l., 961; comité et 3e l., 3834.
- Bills d'intérêt privé: présentés sans motion préalable demandant prolongation de délai à cette fin, (rép. à observ. Sproule) 2389; présentation, (mot. pour prolongation de délai à cette fin) 2890, 2893.
- Brothier, Désiré, mise en liberté, (int.) 5312; (observ.) 5456 et suiv.
- Capitaines et seconds de navires: bill (n° 7) modifiant la loi relative à leurs certificats, en comité, 489 et suiv.
- Chambre des Communes: règlements, étude, 7834 et suiv.
- Chemins de fer: bill (n° 9) modifiant loi de 1903, 2e l., 813.
- Chemin de fer du Cheval-Blanc à Alesk, bill (n° 31) concernant la compagnie du, 1ère l., 362; 2e l., 542; 3e l., 1345.
- Chemin de fer de Vancouver et de l'île Lulu, bill (n° 29) concernant la compagnie du, 1ère l., 362; 2e l., 541; comité, 1180, 1344; 3e l., 2127.
- Chemin de fer de Vancouver-Nord-Ouest, bill (n° 119) constituant en corporation la compagnie du, 1ère l., 1724; 2e l., 1847.
- Chemin de fer de Vancouver au Sud de la vallée du Fraser, bill (n° 87) constituant en corporation la compagnie du, 1ère l., 1300; 2e l., 1623; comité, 2779, 3265; 3e l., 3265.
- Chemin de fer de Vancouver, Westminster et Yukon, bill (n° 41) concernant la compagnie du, 1ère l., 502; 2e l., 808; 3e l., 1623.

Macpherson, Robert George—*Suite.*

- Compagnie d'assurance "Dominion", contre l'incendie, bill (n° 148) y relatif, 1ère l., 2384.
- Compagnie du pont et du chemin de fer terminal de Fort-William à Port-Arthur, bill (n° 120) la constituant en corporation, 1ère l., 1724; 2e l., 1847; comité, 5535; 3e l., 5582.
- Compagnie verrière de Toledo, brevets, bill (n° 110) y relatif, en comité, 3828 et suiv.
- Compagnie dite "Twelve Mile Power Company", présentation d'un bill la constituant en corporation, (mot. pour prolongation de délai à cette fin) 3139.
- Dimanche, bill (n° 12) concernant l'observance du dimanche, en comité: article 10, 6450 et suiv.; article 3, paragraphe "k", 6815 et suiv.; article 3, paragraphe "u", 6835; amendement, 6835.
- Explication sur un fait personnel, article du "News", de Toronto, 3144.
- Explication sur un fait personnel par M. Foster, écrit de M. Cinq-Mars, comparaison de ce dernier, 5407.
- Fer: fabrication avec le minerai du Canada, octroi de primes, (débat sur mot. Conmee) 3870 et suiv.
- Lèpre: bill (n° 115) y relatif, en comité, 2248 et suiv.
- Navigation: dans les eaux de la Colombie-Anglaise, (observ.) débat, 1521 et suiv.
- Ordres permanents: comité des, rapport, (mot. demandant adoption) 2890.
- Pénitenciers, (sub.) 7738 et suiv.
- Service océanique et fluvial, dépenses ca-suelles en général, (sub.) 7801 et suiv.
- Steamer "Arctic", enquête sur son voyage, (débat sur mot. Laurier et amend. Borden) 3728 et suiv.; débat sur mot. Maclean pour adoption du 2e rapport du comité d'enquête, 6550 et suiv., 6702 et suiv.
- Steamers et brise-glaces de l'Etat, l' "Arctic", (sub.) 4208 et suiv.
- Substances alimentaires: falsification, ré-pression, (sub.) 2687.
- Système métrique (sub.): série de conférences, 2682.
- Terres fédérales: bill (n° 163), échange de terres affectées au soutien des écoles, en comité, 4016 et suiv.
- Yukon, (sub.): frais de séjour des magistrats, 7735 et suiv.
- McCarthy, Leighton Goldie, *Simcoe-nord.*
- Bateaux à vapeur: inspection, bill (n° 16) modifiant loi de 1898, 1ère l., 258; 2e l., 1188.
- Brothier, Désiré, mise en liberté, (débat sur observ. Macpherson) 5464 et suiv.
- Capitaines et seconds de navires: bill (n° 7) modifiant la loi relative à leurs certificats, en comité, 489 et suiv.
- Chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique, bill (n° 58) concernant la compagnie du, 1ère l., 769; 2e l., 1187; bill retiré, 1188; bill (n° 84), idem, 1ère l., 1190; 2e l., 1420; comité, 2307, 2771; 3e l., 2772.
- Chemin de fer du Pacifique-nord à Omineca, bill (n° 80) concernant la compagnie du, 1ère l., 1024; 2e l., 1347; 3e l., 2127.
- Compagnie d'assurance "British-America", bill (n° 198) la constituant en corporation, 1ère et 2e l., 5309; comité et 3e l., 5635-36.
- Compagnie dite "British American and Western", (pétition pour présenter bill), 5113; (mot. pour lecture et réception de la pétition) 5207.

McCarthy, Leighton Goldie—*Suite.*

Compagnie dite "British-Canadian Loan and Investment Company", bill (n° 70) y relatif, 1ère l., 921; 2e l., 1346; comité et 3e l., 3523.

Compagnie d'assurance "Western", bill (n° 199) la constituant en corporation. 1ère et 2e l., 5309-5310; comité et 3e l., 5636-37.

Compagnie de Télégraphe Grand-Tronc-Pacifique, bill (n° 61) constituant en corporation la compagnie du, 1ère l., 769; 2e l., 1346; comité, 2783 et suiv., 4646 et suiv., 4857 et suiv.; 3e l., 5118-24; amendement Sproule, 5118, mis aux voix et rejeté, 5123-24.

Cour d'échiquier, bill (n° 156), en comité, 3616 et suiv.

Cour suprême de judicature du Nouveau-Brunswick, bill (n° 224), en comité, 7355 et suiv.

Dimanche: bill (n° 12) concernant l'observance du dimanche, en comité, 5772 et suiv., 5840 et suiv.; article 6, 5959 et suiv.; 3e l., amendement Ross, 7408; amendement Martin à article 5, 7437 et suiv.

Duryea, Chester Burnell, bill (n° 79) concernant son brevet, en comité, 2262 et suiv.

Explication sur un fait personnel par M. Foster, écrit de M. Cinq-Mars, comparution de ce dernier à la barre de la Chambre, 5420 et suiv.

Fields, Jane Frances, bill (n° 191) tendant à lui faire droit, 1ère l., 5206; 2e l., 5360; comité et 3e l., 6189.

Juges: bill (n° 83) modifiant la loi relative aux juges des cours provinciales, en comité, 1823 et suiv.; juges des cours provinciales, bill (n° 13), en comité, 5510 et suiv.

Marine et Pêcheries: agences, (sub.) 3704 et suiv.

Poids et mesures: bill (n° 14) modifiant la loi y relative, 3e l., 3049.

Preuve: bill (n° 68) modifiant la loi de 1893 y relative, en comité, 1818 et suiv.

Réserves forestières, bill (n° 47) concernant l'établissement de, en comité, 3673.

Sénat et Chambre des communes, bill (n° 97) modifiant la loi de 1905, en comité, 7337 et suiv.

Steamers et brise-glaces de l'Etat, l' "Arctic", (sub.) 3302 et suiv., 3488 et suiv.

Terres fédérales: titres de terres ômis au Manitoba, dans l'Alberta et la Saskatchewan, (observ. sur mot. Ames pour doc.) 3020 et suiv.

McCarthy, Maitland Stewart, *Calgary.*

Chemins de fer: bill (n° 62) modifiant la loi de 1903 y relative, en comité, 2643 et suiv.

Chemin de fer de Calgary à Edmonton, bill (n° 77) concernant la compagnie du, 1ère l., 1034; 2e l., 1347; 3e l., 1847.

Compagnie dite "Grand Forks Cattle Company," concession de terres à elle accordée, (int.) 2097.

Compagnie des lignes d'embranchements du Grand-Tronc-Pacifique, bill (n° 75), en comité, 6109 et suiv.

Compagnie dite "Milk River Cattle Company," concession de terres à elle accordée, (int.) 2096.

Dimanche: bill (n° 12) concernant l'observance du dimanche, en comité, 5857 et suiv.

Forages: au Nord-Ouest, pour trouver de l'huile, du gaz, etc., (int.) 1731, 1732.

Grains, inspection, bill (n° 207), 2e l., 6043 et suiv.

McCarthy, Maitland S.—*Suite.*

Homesteads: inspecteurs actuels de homesteads, leurs noms, (mot. pour doc.) 217.

Immigration: agents, appointements, (sub.) 1409 et suiv., 6013 et suiv.

Indiens, (sub.): études topographiques, réserve indienne des lacs Croches, 984 et suiv.

Parc des Montagnes Rocheuses, bill (n° 164), en comité, 4854 et suiv., 4871 et suiv.

Réserves forestières, bill (n° 47) concernant l'établissement de, en comité, 2906 et suiv.

Terres fédérales: terres autres que des homesteads, ventes, (mot. pour doc.) 217, 334;

bureau des titres à Calgary, construction, dépenses, (int.) 1733; demande d'achat de terres situées entre Calgary et Edmonton,

par un syndicat, (int.) 1733; ventes de terres au syndicat Walsh, dans l'Alberta ou la Saskatchewan, (mot. pour doc.) 1927;

concessions de terres à des compagnies de chemins de fer, (int.) 2137; administration des terres fédérales, (débat sur observ. Ames) 3217 et suiv., explication au sujet d'un homestead acheté par l'hon. sénateur

Ross, 3315; bill (n° 163), échange de terres affectées au soutien des écoles, en comité,

4011 et suiv.; administration et vente des terres fédérales, (débat sur mot. Borden pour comité d'enquête) 4546 et suiv.

McCull, John B., *Northumberland-ouest, Ont.*

Canal de la Trent: profondeur, (int.) 866.

Chemin de fer de Campbellford, lac Ontario et Occidental, bill (n° 24) concernant la compagnie du, 1ère l., 362; 2e l., 541; comité et 3e l., 1180.

McCool, Charles Arthur, *Nipissingue.*

Chemin de fer de Cobalt-Range, (motion pour présentation d'un bill constituant en corporation la compagnie du) 2880; bill (n° 159) à cette fin, 1ère l., 3140; 2e l., 3324; comité et 3e l., 5634.

Chemin de fer du nord d'Ontario à Timagami, bill (n° 132) concernant la compagnie du, 1ère l., 1800; 2e l., 2128; comité et 3e l., 3524.

Chemin de fer Timagami-Cobalt-Témiscamingue, bill (n° 217) autorisant la compagnie du, 1ère l., 6723; 2e l., 6893; comité et 3e l., 7472.

Terres fédérales: titres de terres ômis au Manitoba, dans l'Alberta et la Saskatchewan, (observ. sur mot. Ames pour doc.) 3020 et suiv.

Terres fédérales: titres de terres ômis au Manitoba, dans l'Alberta et la Saskatchewan, (observ. sur mot. Ames pour doc.) 3020 et suiv.

Terres fédérales: titres de terres ômis au Manitoba, dans l'Alberta et la Saskatchewan, (observ. sur mot. Ames pour doc.) 3020 et suiv.

Terres fédérales: titres de terres ômis au Manitoba, dans l'Alberta et la Saskatchewan, (observ. sur mot. Ames pour doc.) 3020 et suiv.

Terres fédérales: titres de terres ômis au Manitoba, dans l'Alberta et la Saskatchewan, (observ. sur mot. Ames pour doc.) 3020 et suiv.

Terres fédérales: titres de terres ômis au Manitoba, dans l'Alberta et la Saskatchewan, (observ. sur mot. Ames pour doc.) 3020 et suiv.

Terres fédérales: titres de terres ômis au Manitoba, dans l'Alberta et la Saskatchewan, (observ. sur mot. Ames pour doc.) 3020 et suiv.

Terres fédérales: titres de terres ômis au Manitoba, dans l'Alberta et la Saskatchewan, (observ. sur mot. Ames pour doc.) 3020 et suiv.

Terres fédérales: titres de terres ômis au Manitoba, dans l'Alberta et la Saskatchewan, (observ. sur mot. Ames pour doc.) 3020 et suiv.

McCraney, George Ewan, *Saskatchewan.*

Chemin de fer "Southern Central Pacific", bill (n° 140) concernant la compagnie du, 1ère l., 1801; 2e l., 2327; 2e l., 2791; comité et 3e l., 6188.

Compagnie de la baie d'Hudson, demandes de terrains par les anciens employés, (mot. pour doc.), débat, 3838 et suiv.

Steamer "Arctic", enquête sur son voyage, rapport, (débat) 6685 et suiv.

Terres fédérales: administration, (débat sur observ. Ames) 3270 et suiv.

McIntyre, Gilbert H., *Perth-sud.*

Chambre des communes, ventilation, (débat sur observ. Bristol) 7564 et suiv.; étude rapport du comité nommé pour remanier les règlements, (débat sur mot. Laurier) 7683, 7833.

Chemins de fer: bill (n° 8) modifiant la loi de 1903, 2e l., 890; bill (n° 62) modifiant la loi de 1903, en comité, 1681, 6393, 7285 et suiv.; amendements du Sénat, 7862 et suiv.

Chemin de fer de Kootenay à Arrowhead, bill (n° 30); en comité, 1186 et suiv.

Comtee & Bowman, entreprise de dragage, (observ., appel au règlement) 1356.

Dimanche: bill (n° 12) concernant l'observance du dimanche, en comité, 5929; article 11, 6512 et suiv.; article 4, 6845 et suiv.; article 7, 6856 et suiv.

Parc Grimsby, perception de droits d'entrée, (observ. en comité sur bill du dimanche), (n° 12) 6356.

St. Mary, édifice public, (sub.) 6929.

Sénat: revision de sa constitution, (mot.), débat, 2340 et suiv., 2382; (mot. retirée) 2383.

Sénat et Chambre des communes, bill (n° 97) modifiant la loi y relative, 2e l., 1833 et suiv.

McIntyre, W., *Strathcona.*

Gagné, M. le juge, ses fils et son beau-frère, situation par rapport à la maison Price, (int.) 7577.

Grains, inspection, bill (n° 207), 2e l., 6047 et suiv.

Terres fédérales: administration, (débat sur observ. Ames) 3256 et suiv.

McKenzie, Peter H., *Bruce-sud.*

Agriculture: comité, 3e rapport, (mot. pour adop.) 2081; 5e rapport, présentation, 4259.

Chemin de fer de Burke's-Falls à French-River, (motion pour présentation d'un bill constituant en corporation la compagnie du) 2880; bill (n° 158) à cette fin, 1ère l., 3140; 2e l., 3324; comité et 3e l., 5535.

Dimanche: bill (n° 12) concernant l'observance du dimanche, en comité: article 5, 5954; article 11, 6487 et suiv., 6518 et suiv.

Preston, W. T. R., refus de répondre, comme témoin, à certaines questions, in re "The N.A.T. Company," (5e rapport du comité d'agriculture) présentation, 4259.

McLean, Angus A., *Queen, I.P.-E.*

Blooming-Point, I.P.-E., établissement d'un bureau de poste, pétition à cette fin, (int.) 343.

Charlottetown: gare, construction, soumissions à ce sujet, etc., (int.) 2335.

Dépêches: service quotidien à Pisquid-Road, I.P.-E., pétition à ce sujet, (int.) 1619.

Forage: essais dans l'Alberta et la Nouvelle-Ecosse, (sub.) 6135.

French, I.P.-E., bureau de poste, changement d'emplacement, (mot. pour doc.) 357.

Ile du Prince-Edouard, dragage, surintendant, (int.) 341; construction d'un steamer pour service d'hiver, (int.) 347; chemin de fer, réclamations contre, nomination d'un commissaire pour prendre dépositions, (int.) 605; expropriation de terrains par compagnie de chemin de fer, décret nommant M. Weeks pour faire enquête, (mot. pour doc.) 1032; expropriation, (mot. McLean pour

McLean, Angus A.—*Suite.*

doc.) 1252; rapport de M. Weeks, (int.) 1920; dommages résultant de l'expropriation, rapport, (mot. pour doc.) 2895; chemin de fer de l'I.P.-E., amélioration à Charlottetown, 5280 et suiv.

McCabe, Joseph, directeur de la poste à Iona, destitution et remplacement, (mot. pour doc.) 357.

McRae, disparition d'une lettre mise à la poste par lui, (int. McLean) 7122.

Marine et Pêcheries, ministère: agence de Montréal, employés, local, etc., (int.) 1141; agences, loyers et dépenses casuelles, (sub.) 3684 et suiv.

Mount-Buchanan, I.P.-E., directrice du bureau de poste (Mme Sarah Smith), destitution et remplacement, (mot. pour doc.) 2099.

Mugford, John C., réclamation, (int.) 604.

Murray-River: terrains expropriés, dommages, réclamation par les propriétaires, (observ.) 6144.

Postes: transfert du bureau de poste de North-Lake à Black-Point, et vice versa, (mot. pour doc.) 2337.

Représentation de chaque province en Parlement, (débat sur mot. Hughes—1165.

Souris: séchoir à poissons, construction, employés, etc., (int.) 1424.

Steamers, service: entre l'Ile du Prince-Edouard et l'Angleterre, (int.) 442; marchés avec compagnies de steamers pour service entre Canada et Mexique, (mot. pour doc.) 2099.

Steamers et brise-glaces de l'Etat, (sub.) 3283 et suiv., 3487 et suiv., 4043 et suiv., 4891 et suiv., 4935 et suiv.

Steamer "Arctic", enquête sur son voyage, (débat sur mot. Laurier et amend. Borden) 3749 et suiv.

Steamer "King Edward", (int.) 4903.

McLennan, Angus, *Inverness.*

Pêcheries, (sub.): inspecteurs, gardes-pêche, etc., 3789 et suiv.; protection des pêcheries, 3796.

Williams, J. J., renvoi, (int.) 3000.

Marcil, Charles (Orateur-suppléant), *Bonaventure.*

Chemins de fer: bill (n° 62) modifiant la loi de 1903 y relative, en comité, 2634, 7291. Chemin de fer de Kootenay à Harrowhead, bill (n° 30), en comité, 1186.

Chemin de fer de Vancouver à l'île Lulu, bill (n° 29), en comité, (décision) 1184.

Compagnie de prêts et de fidéjussés de Winnipeg, bill (n° 129), en comité, 6209 et suiv.

Dimanche: bill (n° 12) concernant l'observance du dimanche, en comité: 5765 et suiv.; 5834, 5898, 5900, 5947, (décisions); 6422-33 et suiv., 6523 et suiv.; 6532, 6735; décision déclarant irrégulier l'amendement de M. Piché à l'article 2, 6740, 6762, 6806, 6812, 6842 et suiv.; 3e l., (décision), 7406; amendement Martin à l'art. 5, (décision), 7435 et suiv.; amendement Monk, (décision), 7452; mot. Aylesworth pour suppression de l'article 5, (décision), 7490 et suiv.

Ingram, M. A. B., remet son mandat de député, lecture de sa lettre, 5314.

Marcil, Charles—*Suite*.

Justice : ministère, appointements et dépenses, (sub.) 371 et suiv.
 Marine et Pêcheries : ministère, appointements et dépenses, (sub.) 384.
 Steamers et brise-glaces de l'Etat, l' "Arctic," (sub), décision, 4243-47-51.

Martin, Alexander, *Queen, I.P.-E.*

Cap de Hillsborough, receveur de la poste, destitution et remplacement, (int.) 3140.
 Dépêches : meilleur service à Mount-Vernon, pétition à ce sujet, (int.) 1620.
 Dimanche : bill (n° 12) concernant l'observance du dimanche, en comité, 5929.
 Disraéli, quai, (sub.) 7149.
 Documents : département des chemins de fer, (mot. pour doc.) 1420.
 Glace-Bay : havre, amélioration, (mot. pour doc.) 444, (int.) 1635 ; (sub.) 6965 et suiv.
 Head-of-Hillsborough, receveur de la poste, (mot. pour doc.) 4095.

Ile du Prince-Edouard : chemin de fer, prolongement, (int.) 461 ; service de steamers, (int.) 461 ; ferme d'expérimentation, (int.) 593 ; nouvelle drague, (int.) 344 ; subside additionnel en 1901, décret à ce sujet, (mot. pour doc.) 800 ; entretien des communications avec terre ferme, de 1900 à 1905, dépenses, (int.) 866 ; navigation d'hiver, (observ.) 1004 ; ferme d'expérimentation, établissement, (int.) 593, 1008 ; chemin de fer, embranchement entre ligne principale et pont Stanley, (mot. pour doc.) 1031 ; embranchement de Montague à Cardigan, construction, (int.) 1922 ; embranchement de Stanley-Bridge, (mot. pour doc.) 3401 ; chemin de fer de l'I.P.-E., améliorations à Charlottetown (sub.) 5277 et suiv.

Iles Wood, I. P.-E., brise-lames, réparations, (int.) 343 ; jetée de protection du brise-lames, (sub.) 7125 et suiv.

Monnaies d'argent usées, rachat, (int.) 345.
 Navigation : dans le détroit de Northumberland, (observ. sur int. Hughes) 1305 et suiv., nouveau steamer, (mot. pour doc.) 1927.

Pinette, I. P.-E., port, dragage, (int.) 344.

Pointe-Prim, quai, (sub.) 7123 et suiv.

Postes, (sub.) : transport des dépêches, 565 et suiv. ; divers, 570 et suiv.

Recensement et statistique, (sub.) 7588 et suiv.

Représentation en Parlement : (débat sur mot. Hughes pour laisser à chaque province au moins le nombre de représentants qu'elle avait lors de son entrée dans la confédération) 1155 et suiv.

Rustico, île Robinson, brise-lames, (sub.) 7124 et suiv.

Savage-Harbour : à quels habitants de cet endroit ont été faits certains paiements ? (int.) 3141.

Stations agronomiques, (sub.) 7613 et suiv.
 Steamers et brise-glaces de l'Etat, (sub.) 3290, 3313 et suiv., 4031 et suiv., 4872 et suiv., 4933 et suiv.

Télégraphes, (sub.) : Ile du Prince-Edouard et terre ferme, 6959 et suiv.

Terre-Neuve et Antilles, réunion au Canada, (int.) 345.

Martin, Thomas, *Wellington-nord*.

Chemins de fer : bill (n° 62) modifiant la loi de 1903, en comité, 7286 et suiv.
 Compagnies d'assurances : porteurs de polices au Canada, protection, (int.) 435.

Martin, Thomas—*Suite*.

Compagnie d'assurance sur la vie "Mutual Reserve", officiers accusés de vol et de faux, (int.) 435.

Dimanche : bill (n° 12) concernant l'observance du dimanche, en comité, 5868, amendement au paragraphe "h" de l'article 3, 5868, rejeté, 5875 ; article 5, 5946 et suiv. ; proposition d'amendement à l'article 5, 5948 ; article 3, paragraphe "d", 6804 et suiv. ; article 3, paragraphe "u", 6837 ; article 3, amendement Bureau, 6839 ; 3e l., amendement Ross à article 4, 7410 ; amendement à article 5, 7435, adopté, 7448 ; amendement Gallihier à article 3, 7457 ; motion Aylesworth, amendement à article 5 ; 7485 et suiv.

Marine et Pêcheries : agences, loyers et dépenses casuelles, (sub.) 3703 et suiv.

Tarif : comparaison entre le tarif américain et le tarif canadien quant aux produits agricoles, (débat sur observ. Clements) 5024 et suiv. ; tarif élevé, article du "Star", explication de nature personnelle, 5207.

Miller, Henry Horton, *Grey-sud*.

Chemins de fer : bill (n° 62) modifiant la loi de 1903 relative aux chemins de fer, en comité, 6409.

Compagnie d'assurance dite "Sterling", sur la vie, en comité, 5635.

Compagnie dite "North Atlantic Trading Company", marchés pour importation d'immigrants, (débat sur mot. Foster demandant qu'il y soit mis fin) 2391 et suiv.

Dimanche : bill (n° 12) concernant l'observance du dimanche, en comité, 5800 et suiv., 5841 et suiv., 5924 et suiv. ; article 6, 5955 et suiv. ; article 10, 6451 ; article 11, 6475 et suiv.

Explication sur un fait personnel, (vote inscrit, mais non donné) 7781.

Explication sur un fait personnel par l'hon. M. Foster, article de la "Presse", 26 mai 1906, (débat sur mot. Foster) 4842 et suiv. ; comparaison de M. Cinq-Mars à la barre de la Chambre, 5418.

Indiens, (sub.) : Manitoba, Saskatchewan, Alberta et T. N.-O., 970 et suiv. ; Indiens du Yukon : fonds de secours et soins médicaux, 1257.

Invitation au roi et à la reine à visiter le Canada, adresse à cette fin, (observ. sur mot. Belcourt) 1747.

Pénitencier de Kingston, (sub.) 7745.

Piscifacures et homarderies, (sub.) : 3794 et suiv.

Preston, W. T. R., (débat sur mot. Monk pour le faire comparaître à la barre de la Chambre comme témoin, et sur amendement Laurier) 4626 et suiv. ; (motion demandant qu'il ne soit plus inspecteur d'immigration), débat, 7062 et suiv.

Sénat et Chambre des communes, bill (n° 97) modifiant la loi y relative, 2e l., 1835 et suiv.
 Steamers et brise-glaces de l'Etat, l' "Arctic," (sub.) 4247 et suiv.

Monk, Frederick D., *Jacques-Cartier*.

Accise, (sub.) : appointements, 1605 et suiv.
 Agriculture : comité, à propos de la déposition de M. Scott, (observ.) 1197 ; 3e rapport, (mot. pour renvoi au comité, pour audition du témoignage de M. J. A. Smart) 2081.
 Anse-au-Griffon : travaux, dépenses, (int.) 1191.

Monk. Frederick D.—*Suite.*

- Bouées à gaz : explosion à Kingston, indemnités, (sub.) 4982 et suiv.
- Canal de la baie Georgienne : études topographiques, coût, (int.) 347.
- Chemins de fer : subventions, (en comité sur projet de résolution) 6338 et suiv.; bill (n° 62) ayant pour objet de modifier la loi relative aux chemins de fer, en comité, 6402 et suiv., 7282 et suiv.
- Chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique, embranchements, bill (n° 75), en comité, 5596 et suiv.
- Chemin de fer Transcontinental-National : expropriation ou prise de possession de terrains par commissaires dans la province de Québec, (int.) 462 ; bill (n° 215), en comité, 7050 et suiv.
- Chutes d'eau, (mot. pour doc.), débat, 613 et suiv.
- Compagnies d'assurance : nomination d'un comité parlementaire d'enquête, (débat sur mot. Maclean) 4090 et suiv.
- Compagnie dite "North Atlantic Trading Company," marchés avec elle pour importation d'immigrants, (débat sur mot. Foster demandant qu'il y soit mis fin) 1895, 2001 et suiv., 2176, 2190, 2202.
- Compagnie Woods : paiements à elle faits, (int.) 438, 439, 465.
- Cour suprême : juge *ad hoc*, nomination, (int.) 3151.
- Dépenses : pour objets non prévus et non autorisés par le Parlement, (débat sur mot. Blain) 3553 et suiv.
- Dimanche : bill (n° 12) concernant l'observance du dimanche, en comité, 5790 et suiv., 5846 et suiv.; avis d'une proposition d'amendement au paragraphe "r" de l'article 3, à ajouter après le mot "interprovincial" le mot "suburbain", 5893 ; article 9, 6433 et suiv.; article 11, 6481 et suiv.; article 2, 6743 et suiv.; article 7, 6760; le bill sera-t-il délibéré de nouveau pendant cette session ? (int.) 7257 ; 3e l., 7405 ; 3e l., amendement à l'article 3, 7448 et suiv., retiré, 7453 ; amendement à mot. Aylesworth pour 3e l., 7554 et suiv., mis aux voix et rejeté, 7557.
- Disraéli : quai, construction, (int.) 1429.
- Documents : correspondance entre MM. Griffith et Preston, quand sera-t-elle déposée ? (int.) 2889.
- Explication de nature personnelle par l'honorable M. Foster, article de la "Presse", 26 mai 1906, (débat sur mot. Foster pour comparaison de M. Cinq-Mars à la barre de la Chambre) 4823 et suiv.
- Fleuve Saint-Laurent, chenal des navires, (sub.) 2967 et suiv.
- Foin : débat sur projet de résolution Beau-parlant tendant à en réglementer la vente, 4105 et suiv.
- Godin, Dr A, dommage à sa propriété, réclamation, (int.) 6243.
- Grande-Vallée : quai, coût, (int.) 353, 1190, 1421, 3891 ; explication sur un fait personnel, article du "Canada," 3891.
- Houille : arrivant par le canal de Lachine, droit, (int.) 7260.
- Immigration : agences, (sub.) 5646 et suiv.; bill (n° 170) modifiant la loi relative à l'immigration, en comité, 5699 et suiv.; agents au Canada, en Angleterre et à l'étranger, appointements, (sub.) M. de Coeli, agent en Belgique, (sub.) 1692 ; bill (n° 170) concernant l'immigration, en comité, 5345 et

Monk. Frederick D.—*Suite.*

- suiv.; 5362 et suiv.; amendements du Sénat, 7317 et suiv.
- Indiens : bill (n° 66) modifiant la loi des Indiens, 1ère l., 859 ; mot. pour 2e l., (débat) 2131 et suiv., rejetée sur division, 2136.
- Juges : bill (n° 13) modifiant loi de 1905, 2e l., 901 et suiv.; juges de la cour suprême, congé d'absence, juges *ad hoc*, (int.) 1143 ; bill (n° 83) modifiant loi relative aux juges des cours provinciales, en comité, 1821 et suiv.; juges du Manitoba, traitements, (en comité sur projet de résolution, 5131 et suiv.
- Laprairie : brise-glace, construction, adjudication de l'entreprise, (int.) 789.
- Maisonnette, élection partielle, (observ.) débat, 2255, 2274 et suiv.
- Montréal : emplacement pour érection de casernes militaires, (int.) 345 ; hôtel des postes, améliorations, (int.) 347, ouvrage de surcroît et absences des employés, augmentation ou réduction de salaire, pour ces causes, (int.) 352 ; commission du port, bill (n° 124) y relatif, 1ère l., 1726 ; comité, 2251 et suiv., 2271 et suiv.; avances de certaines sommes à la commission du port, bill (n° 222), en comité, 7039 et suiv.
- Pensions de certains membres du conseil privé, et indemnité des députés et sénateurs, bill (n° 18) y relatif, 2e l., 3051.
- Pointe-à-la-Frégate : brise-lames, (int.) 1191.
- Postes : présentation d'un projet de loi modifiant l'acte des Postes, (int.) 3676, 3891.
- Preston, W.T.R., 5e rapport du comité d'agriculture à son sujet, (mot. pour mise à l'étude) 4260 ; (mot. pour faire comparaître M. Preston à la barre de la Chambre, comme témoin) 4559 ; (amendement Laurier à l'encontre), 4580 ; (débat), 4559 et suiv.; amendement Laurier mis aux voix et adopté, 4640-41 ; motion demandant qu'il ne soit plus inspecteur d'immigration, (débat), 7062 ; motion mise aux voix et rejetée, 7120.
- Prêteurs d'argent, bill (n° 11), en comité, 7001 et suiv.
- Québec : hôpital pour immigrants, construction, (int.) 346 ; pont de Québec, frais de construction, (int.) 350 ; directeurs de la compagnie du pont, (int.) 351 ; (mot. pour doc.) 445 ; subventions payées à ladite compagnie, (int.) 461 ; inspection des livres de ladite compagnie, (int.) 462 ; prêt de \$150,000 à la commission du port, bill (n° 174) à cette fin, en comité, 4920 et suiv.
- Québec (province) : vente des chutes d'eau, (observ.) 5113.
- Réserves forestières, bill (n° 47) concernant l'établissement de, en comité, 2907 et suiv.
- Rivière-au-Renard : brise-lames, (int.) 1192.
- Sirope d'érable : falsification, moyens à prendre pour l'empêcher, (débat sur mot. Boyer) 1464 et suiv.
- Sociétés coopératives et industrielles : bill (n° 144) y relatives, 1ère l., 1897.
- Tabac : canadien et importé, timbres, (sub.) 1611 et suiv.
- Taschereau, sir Henri Elzéar, juge en chef de la cour suprême, démission et remplacement, (int.) 2306.
- Téléphone Bell, compagnie de, bill (n° 81), en comité, 6156 et suiv.; (sur mot. Bureau pour 3e l.), 6492 et suiv.
- Vétéran canadiens, services rendus lors des incursions feniennes, récompense, (mot.), débat, 633 et suiv.; (mot. mise aux voix et repoussée) 670.

Morin, Jean-Baptiste, *Dorchester.*

- Bois : surintendance des mesureurs à Québec, vacance, (int.) 3326.
 Canning, quai, construction, (sub.) 6978 et suiv.
 Chemins de fer : subventions, (en comité sur projet de résolution) 6312 et suiv.
 Chemin de fer Transcontinental-National : construction, de Québec vers l'ouest, et de Winnipeg vers l'est, marché à ce sujet, pour quelle somme ? (int.) 1803; étude du tracé et construction, 5252 et suiv.
 Chutes Montmorency, mur de revêtement, (sub.) 7168.
 Dépenses : pour objets non prévus et non autorisés par la Parlement, (débat sur mot. Blain) 3564-87 et suiv.
 Disraéli, quai, (sub.) 7139 et suiv.
 Grande-Rivière de Beaupré, quai, (sub.) 7167 et suiv.
 Immigrants : amenés du Royaume-Uni sous de fausses représentations, (débat sur mot. Smith pour doc.) 3043 et suiv.
 Intercolonial : nombre d'employés, chaque année, de 1899 à 1905, (int.) 223; (sub.) pour renforcer ponts, 5152 et suiv.
 Lac Mégantic, jetées, (sub.) 7168.
 Montmagny, édifice public, (sub.) 6919 et suiv.
 Québec, province : ligne de division entre cette province et le Labrador, on entre le détroit de Belle-Isle et la baie d'Hudson, (int.) 6004.
 Québec, (ville), (sub.) : port, améliorations, 6962 et suiv.
 Rivière-Blanche, quai, (sub.) 7171.
 Rivière-Ouelle, jetée, (sub.) 7171.
 Sainte-Anne-de-Chicoutimi, quai, (sub.) 7174.

Northrup, William Barton, *Hastings-est.*

- Ahearn et Soper: paiements à eux faits, (int.) 4910.
 Brooks, F. L. et Cie., paiement fait à cette maison, (int.) 3499.
 Chemin de fer central d'Ontario, bill (n° 98) y relatif, 1ère l., 1414; 2e l., 1624; comité et 3e l., 3264.
 Compagnie de fidéicommis dite "Empire," bill (n° 135) y relatif, 1ère l., 1801; 2e l., 1912; comité, 5065, 5353, 5582; ajournement du projet, 5582; comité et 3e l., 5820-21.
 Compagnie dite "North Atlantic Trading Company", marchés avec elle pour importation d'immigrants, (débat sur mot. Foster demandant qu'il y soit mis fin) 2029 et suiv.
 Compagnie "Woods," paiements à elle faits, (int.) 4813.
 Explication sur un fait personnel par M. Foster, article de M. Cinq-Mars, comparation de ce dernier à la barre de la Chambre, 5418 et suiv.
 Fleuve Saint-Laurent, chenal des navires, (sub.) 2970 et suiv.
 Indiens, (sub.) : frais de justice, 756 et suiv.
 Invitation au roi et à la reine à visiter le Canada, adresse à cette fin, (observ. sur mot. Belcourt), 1742.
 Juifs: massacre en Russie, (débat sur observ. Macdonell) 242 et suiv.
 McIntosh, Mary-Eileen, bill (n° 185) pour lui faire droit, (mot.) 5574; en comité, 6199 et suiv.
 Marine et Pêcheries : agences, loyers et dépenses casuelles, (sub.) 3686 et suiv.
 Merwin, George F., paiement à lui fait, (int.) 3499.

Northrup, William Barton—*Suite.*

- Preston, W. T. R., (débat sur mot. Monk pour le faire comparaître à la barre de la Chambre comme témoin, et sur amendement Laurier) 4596 et suiv.
 Rivière Thames: débordement, travaux, (observ. sur mot. Clements pour doc.) 805.
 Steamer "Arctic," enquête sur son voyage, (débat sur mot. Laurier et amend. Borden) 3741 et suiv.; 2e rapport du comité d'enquête, (débat sur mot. Maclean pour adop.) 6555 et suiv., 6647 et suiv., amendement, 6677, mis aux voix et rejeté, 6716.
 Steamers et brise-glaces de l'Etat, "l'Arctic," (sub.) 3443 et suiv., 4199 et suiv.
 Steamer "Maisonnette": emploi, équipage, coût, dépenses, (int.) 1620.
 Travaux publics: ministère, (sub.) 406.

Oliver, hon. Frank, *Edmonton.*

- Adresse en réponse au discours du trône, (débat) 115.
 Affaires indiennes: appointements et dépenses, (sub.) 379; nombre de fonctionnaires, chiffre de la population indienne, (rép. à int. Armstrong) 1137; appointements, (sub.) 6136; écoles, (sub.) 6136.
 Agriculture: comité, à propos de la déposition de M. Scott, (débat sur observ. Monk) 1198.
 Alberta et Saskatchewan, bureau d'enregistrement, appointements et dépenses casuelles, (sub.) 6128.
 Arcand, A., paiement à sa veuve, (sub.) 6136.
 Armée du Salut, immigration de ses membres au Nord-Ouest, (rép. à observ. Hughes) 6993.
 Banff: chemins, ponts, etc., (sub.) 6092.
 Bois: vente sur la réserve du lac du Poisson-Blanc, (rép. à int. Taylor) 3494.
 Canal de la Pointe-Farran, installation, dépenses, (rép. à int. Reid) 4138.
 Cartes du Canada et des territoires du Nord-Ouest, (sub.) 6096, 6127.
 Chaloupe automobile pour explorations géologiques dans la Colombie-Anglaise, (sub.) 6129.
 Chemin de fer de Calgary à Edmonton, remboursement, à cette compagnie, du prix de vente de droits miniers reçu par le ministère de l'Intérieur, (sub.) 6007.
 Chemin de fer canadien du Nord, compagnie du, terres à être choisies par elle, (rép. à int. Foster) 1914; choix de terres, (rép. à int. Ames) 3835, 4068.
 Chemin de fer canadien du Pacifique, choix des terres de sa concession, délivrance des titres, (rép. à int. Lake) 342; (rép. à int. Roche) 791.
 Chemin de fer Qu'Appelle, lac Long et Saskatchewan, concessions de terres (rép. à mot. Borden) 328; (rép. à mot. Borden pour doc.) 3401; décret du 1er août 1902, quand communiqué à la compagnie ? (rép. à int. Borden) 441.
 Chemin de fer Transcontinental National : exploitation des terrains miniers sur parcours de ce chemin, décret du conseil à ce sujet, (rép. à mot. Borden pour doc.) 3809, (rép. à mot. Foster pour doc.) 4007.
 Clôture en fil métallique sur la ligne-frontière, construction, (rép. à int. Clements) 1735.
 Commission géologique: appointements, (sub.) 420 et suiv., 6128-29.

Oliver, hon. Frank—*Suite.*

- Concessions forestières dans l'ouest, demandes de 1880 à 1896, (rép. à int. Henderson) 5638, 5896.
- Compagnie de la baie d'Hudson, réclamation des employés, (rép. à mot. Bourassa pour doc. y relatifs) 7388.
- Compagnie de chemin de fer et de bateaux Qu'Appelle-lac-Long-Saskatchewan, (dépôt de documents) 2384; choix de terres, (rép. à mot. Borden pour doc.) 3401, 3494 et suiv.
- Compagnie dite "Grand Forks Cattle Company", concession de terres à elle accordée, (rép. à int. McCarthy) 2097.
- Compagnie dite "Milk River Cattle Company", concession de terres à elle accordée, (rép. à int. McCarthy) 2096.
- Compagnie dite "North Atlantic Trading Company", primes à elle payées, du 1er juillet au 31 décembre 1905, (rép. à int. Ames) 340, 860; contrat, exécution, (rép. à int. Osler) 469, débat, sur mot. Foster demandant qu'il y soit mis fin, 1871 et suiv., résiliation, arrêté ministériel y relatif, (rép. à mot. Borden pour doc.) 1912; (suite du débat sur mot. Foster) 2498 et suiv.; immigrants amenés par cette compagnie, combien renvoyés, frais d'entretien, etc., (rép. à int. Ames) 2514; (rép. à mot. Borden pour doc.) 3316.
- Compagnie des terres de la vallée de la Saskatchewan, achat de terres, (rép. à int. Lake) 436; achat, par elle, de droits à des terres accordées au chemin de fer canadien du Nord à titre de subvention, (rép. à int. Foster) 1803; convention entre elle et le Gouvernement, concession de terres, date, etc., (rép. à int. Foster) 2087; évaluation des terres à elle vendues, (rép. à int. Borden) 441, 2689.
- "Der Nordwester", paiements, (rép. à int. Lake) 1026.
- Dickison, A., carte du Yukon, (sub.) 6130.
- Documents, dépôt, (rép. à int. Foster) 13; (débat sur int. Borden) 741 et suiv.; (rép. à int. Borden) 2000, 2296; (rép. à int. Ames) 2298; dépôt de documents, 3229; dépôt ordonné par la Chambre, (rép. à mot. Reid) 2881; correspondance entre MM. Griffith et Preston, quand sera-t-elle déposée? (rép. à int. Monk) 2889.
- Dragage: à Port-Arthur et Fort-William, soumissions, (rép. à int. Borden) 1911.
- Drouin, A. M. P., copie, (sub.) 6136.
- Forages: au Nord-Ouest, pour trouver de l'huile, du gaz, etc., (rép. à int. McCarthy) 1731, 1732; essais à Edmonton et à New-Glasgow, (sub.) 6132-34.
- "Free Press", du Manitoba, paiements, (rép. à int. Lake) 1026.
- Gibier: réserves de, dans territoires non organisés, bill (n° 154) modifiant la loi de 1894 y relative, 2e l. et comité, 2896.
- Graviers aurifères du Klondike, estimation, (sub.) 6131, 6136.
- Halifax: hôpital pour patients atteints du trachome; achat, (rép. à int. Wilson) 1804.
- Hamilton, P. J., professeur d'agriculture, compétence, rapports à ce sujet, (rép. à int. Lake) 1731.
- Haut commissaire à Londres, correspondance avec MM. Preston et Griffith, (rép. à mot. Borden pour doc.) 1806.
- Hetherington, Thomas P., emploi, (rép. à int. Wilmot) 5637.

Oliver, hon. Frank—*Suite.*

- Homesteads: inscriptions, (rép. à int. Heron) 5125.
- Houilleurs du Nord-Ouest, moyens de M. Caldwell pour leur procurer des claims, (rép. à int. Reid) 1036, 1517.
- Ile n° 144, baie Georgienne, offre d'achat par M. J. A. Stafford, (rép. à int. Bennett) 5129.
- Ile du Poisson-Blanc, expropriation, plans à cette fin, (rép. à int. Boyce) 196.
- Immigrants: combien amenés par l'Armée du Salut, (rép. à int. Wilson) 191; combien venus en 1905? (rép. à int. Hughes) 202; hôpital pour immigrants, construction à Québec, (rép. à int. Monk) 346; immigrants amenés du Royaume-Uni sous de fausses représentations, (débat sur mot. Smith pour doc. 3040; traitement des immigrants à Québec, (rép. à int. Hughes) 5640; immigrants européens, billets de passage, destination, (rép. à int. Armstrong) 4815, 5313.
- Immigration: dépenses, (rép. à int. Sproule) 182; immigration depuis cinq ans, (rép. à int. Sproule) 185; agents au Canada, en Angleterre et à l'étranger, appointements, (sub.) 1393, 1690; immigration des Iles britanniques, règles, (rép. à int. Lake) 1722; irrégularités, (rép. à int. Barker) 1729; accusations contre agents en Angleterre, (rép. à int. Wilson) 1919; Alex. Wilson nommé agent en Ecosse, (rép. à int. Barr) 1920; règlements relatifs à l'immigration, (rép. à int. Smith) 3494; bill (n° 170) modifiant la loi relative à l'immigration, 1ère l., 3806; 2e l. et comité, 5325 et suiv.; comité, 5361 et suiv., 5542, amendements adoptés, 5552; 3e l., 5670, 5699, 5706; agences: dépenses casuelles et appointements, 5645 et suiv.; agents, (sub.) 6008, 6117 et suiv.; bill (n° 170), amendements du Sénat, 7317, lus et adoptés, 7318.
- Indiens: réserves mises sur le marché ou livrées à la colonisation, (rép. à int. Lake) 343; ministère, (sub.) 375; appointements et dépenses, (sub.) 419; (sub.): écoles indiennes, Provinces maritimes, Ontario et Québec, 743; services et soins médicaux, Québec, 743; appointements des chefs, Cap-Croker et Gibson, et l'agent d'Oka, 748; paiement des rentes annuelles en vertu du traité de Robinson, 748; arpentages sur réserves indiennes, 750; frais de justice, 752; Nouvelle-Ecosse: secours et graines de semences, 760; soins médicaux et médicaments, 760; Nouveau-Brunswick; appointements, 760; soins médicaux et médicaments, 760; Manitoba, Saskatchewan, Alberta et Territoires du Nord-Ouest: rentes, 760; instruments aratoires, outils, etc., 761; graines de semence, 761; bestiaux, 761; concession forestière à la baie Georgienne, 965; habillements, 975; écoles, 979; études topographiques, 979; Sioux, 993; dépenses générales, 993; réserve indienne des lacs Croches, 979; cession de réserves dans la Colombie-Anglaise, 985; Indiens de la Colombie-Anglaise: appointements, 1116; fonds de secours, 1117; semences, 1117; soins médicaux et médicaments, 1118; écoles de jour, 1126; écoles industrielles et pensionnats, 1126; frais de déplacements, 1133; bureau et dépenses diverses, 1134; agences de la côte nord-ouest, entretien de ses bateaux, 1134; Indiens du Yukon: fonds de secours et soins médicaux, 1253; éducation, 1275; Indiens en général: inspection des

Oliver, hon. Frank—*Suite*.

agences et réserves, 1276; bill (n° 66) modifiant la loi concernant les Indiens, (débat sur mot. Monk pour 2e l., 2135; ventes de terres des Indiens dans l'Algonia-est et dans l'Algonia-ouest, (rép. à int. Boyce) 2141; Indiens du Yukon: nombre, écoles, agents, réserves, etc., (rép. à int. Armstrong) 2336; réserve du Poisson-Blanc, vente, (int. Bennett) 2515; population indienne du comté de Victoria, (rép. à int. Wilson) 2516; écoles indiennes, plaintes au sujet des études, (rép. à int. Armstrong) 3330 et suiv.; Indiens du Sang, réserve, rapport, (rép. à mot. Lennox pour doc.) 3807, (rép. à mot. Taylor pour doc.) 3891; acquisition de bestiaux pour les agences indiennes, (rép. à int. Herron) 4814; bill (n° 194) modifiant loi relative aux Indiens, 1ère l., 5113; 2e l. et comité, 5558; 3e l., 5670; dépenses pour Indiens n'ayant pas de traités, (rép. à int. Armstrong) 5129; Indiens de la bande de Pasqua, abandon de terres, (rép. à int. Lake) 5638; aliénés aux asiles de Brandon et de Selkirk, (sub.) 6141; pensionnats et écoles industrielles, (sub.) 6141.

Institut minier du Canada, (sub.) 6100, 6128.

Intérieur: ministère, appointements et dépenses, (sub.) 419 et suiv., rapport annuel, dépôt, (rép. à int. Borden) 586; appointements, 5644-45; divers, (sub.) 6003 et suiv.; divers frais de litige, (sub.) 6094; cartes du Canada et des Territoires du Nord-Ouest, (sub.) 6096; appointements, (sub.) 6125-26-27.

Japonais: rapatriement, (rép. à observ. Sproule) 3231.

Journaux anglais, annonces y publiées, (rép. à int. Ames) 592.

Kéwatin: administration, (rép. à int. Roche) 336.

Lac Saint-François, P.Q., îles, combien, à qui? etc., (rép. à int. Bergeron) 7856.

Lewis, Jamieson Webster, affranchissement, bill (n° 85) y relatif, 1ère l., 1190; 2e l. et comité, 2897; 3e l., 2902.

McLeod, R. A., inspection de homestead (rép. à int. Ames) 5639.

McRae, Hector, achat de terres dans la Colombie-Anglaise, (rép. à int. Sproule) 6416.

Métis: cession de leurs srips, (rép. à observ. Lake) 7788.

Miliciens, en activité de service au Nord-Ouest, concessions de terres, bill (n° 177) y relatif, 1ère l., 4261; 2e l. et comité, 4918; 3e l., 5014-5015.

Mines: concession à Ray et Bronson, date, conditions, revenus, etc., (rép. à int. Foster) 1801, annulation, (rép. à int. Borden) 1911; surintendant des mines, appointements, (sub.) 6083.

Montagne du Dauphin (Riding Mountain), réserve forestière, déplacement des limites, (rép. à int. Roche) 791; établissement de colons sur cette réserve, (rép. à int. Roche) 1031.

Montagnes Selkirk, amélioration des grottes, (sub.) 6004 et suiv.

Musée Victoria, achat et préparation d'échantillons, (sub.) 6133.

Nelson, John, emploi, (rép. à int. Lake) 194, 470.

Nicolas, Frank, index des rapports de l'Intérieur, (sub.) 6130.

Oliver, hon. Frank—*Suite*.

Nixon, Joseph, emploi, (rép. à int. Foster) 200, rapport à son sujet, (rép. à int. Foster) 470; paiements à lui faits, (rép. à int. Foster) 1142.

Observatoire astronomique de l'Etat: appointements des employés, (sub.) 6022.

Or du Yukon: droit régulier, combien perçu? (rép. à int. Sproule) 6127.

Parc des Montagnes Rocheuses, bill (n° 164) modifiant la loi y relative, 1ère l., 3314; 2e l. et comité, 4846 et suiv., 3e l., 4918.

Parc Yoho: chemins et autres travaux, (sub.) 6094.

Pâturage: bail (n° 2059) de H. P. Brown, (rép. à int. Ames) 5312.

Pluie artificielle au Yukon, (débat sur observ. Foster) 583 et suiv.; marché à ce sujet, décret, (rép. à mot. Foster pour doc.) 1044; insuccès de M. Hatfield, (rép. à observ. Foster) 7387.

Pontiac: formation géologique de ce comté, rapport à ce sujet, exploration des mines, (rép. à int. Piché) 1730.

Preston, W. T. R., voyage de Londres au Canada, (rép. à int. Wilson) 177; loyer d'une maison, et entretien, (rép. à int. Wilson) 4004; débat sur motion Monk demandant qu'il ne soit plus inspecteur d'immigration, 7080 et suiv.

Réserves forestières, bill (n° 47) concernant l'établissement de, 1ère l., 577; 2e l., et comité, 2902; comité, 3403 et suiv., 3500, 3620, 5552 et suiv., 5674; 3e l., 5692; amendements du Sénat, 7021, adoptés, 7021.

Rivière des Français, pouvoirs hydrauliques, (rép. à int. Bennett) 5126.

Routes et réserves de terrains pour routes publiques dans la Saskatchewan, bill (n° 202) y relatif, 1ère l., 5498; 2e l. et comité, 5696; 3e l., 5699.

Sauvalle, Marc, traduction des rapports sur la géologie, (sub.) 6133; employé au service de l'immigration française, (rép. à int. Taylor) 3326.

Section 28, township 7, rang 2, à l'ouest du 5e méridien, partie du quart sud-est vendue ou louée, (rép. à int. Herron) 603.

Sept-Îles: achat de nouvelles terres, enlèvement de huttes de sauvages, et arpentages, (sub.) 6138 et suiv.

Stone, E. B., affermage de terres, (rép. à int. Maclean) 3336.

Sutherland, Charles, emploi, (rép. à int. Lake) 194, 470.

Terrains marécageux: classification, cession, inspection, (rép. à int. Staples) 463.

Terres fédérales: ventes dans l'Alberta et la Saskatchewan, (rép. à int. Foster) 201, 335; ventes au Manitoba et au Nord-Ouest, (rép. à int. McCarthy) 335; vendues par plus d'une demi section, de 1903 à 1905, (rép. à int. Sproule) 587; terres concédées aux chemins de fer, obligation, pour les compagnies, d'en faire le choix, (rép. à int. Alcorn) 588, choix complété, (rép. à int. Roche) 795, obligation d'en compléter le choix, (débat sur mot. Roche) 947 et suiv., 1104, 1107 et suiv.; terres de l'Alberta et de l'Athabaska, décret à ce sujet, (rép. à int. Lefurgey) 1426; vente de 250,000 acres à A. B. Davidson et ses associés, subséquemment "compagnie des terres de la Saskatchewan" (rép. à mot. Alcorn pour doc.) 1623; bureau des titres des terres à Calgary, construc-

Oliver, hon. Frank—*Suite.*

tion, dépenses, (rép. à int. McCarthy) 1733 ; demande d'achat de terres situées entre Calgary et Edmonton, par un syndicat, (rép. à int. McCarthy) 1734 ; achat de terres par compagnies, syndicats, etc., (rép. à int. Borden) 1919, 2769-70, 2963, vente de terres à M. Philip Parke, (rép. à int. Ames) 1921, vente de terre à M. Claudius Scotney, (rép. à int. Ames) 1922 ; concessions de terres à des compagnies de chemins de fer, (rép. à int. McCarthy) 2137 ; qui était commissaire des terres fédérales en 1902, 1903 et 1904? (rép. à int. Foster) 2332 ; terrains houillers, demande d'achat par C. F. Caldwell, (rép. à mot. Reid pour doc.) 2607 ; titres de terres émis au Manitoba, dans l'Alberta et la Saskatchewan, (rép. à mot. Ames pour doc.) 3001 et suiv. ; bill (n° 163) autorisant l'échange de certains terrains affectés au soutien des écoles, contre d'autres terres fédérales, 1ère l., 3314 ; 2e l., et comité, 4008 et suiv. ; comité, 5321 ; 3e l., 5325 ; ventes de terres dans la Colombie-Anglaise, (rép. à int. Ames) 4069 ; administration et vente des terres fédérales, (débat sur mot. Borden pour comité d'enquête) 4295-4305 et suiv. ; ventes de terres de plus de 160 acres depuis le 1er janvier 1905, (rép. à int. Lake) 5637 ; service extérieur, dépenses casuelles, appointements, etc., 5751 ; ventes de terres dans la Colombie-Anglaise, (rép. à int. Ames) 5895 ; arpentage, plans, irrigation, etc., (sub.) 6026 et suiv. ; service extérieur, appointements, (sub.) 6083 ; dépenses casuelles et appointements, (sub.) 6088 ; terres boisées de l'ouest, protection, inspection, etc., (sub.) 6088 ; arpentage, (sub.) 6127.

Terres scolaires, combien vendues ? (rép. à int. Ames) 198.

Territoires du Nord-Ouest, crédit supplémentaire pour les régistrateurs, (sub.) 5665 ; asiles d'aliénés, écoles, etc., (sub.) 6025.

Townships: manuel indicateur, publication, (rép. à int. Ames) 601.

Travail: bureau canadien du travail, à Londres, (rép. à int. Smith) 3495.

Vancouver: essayerie, frais d'entretien, (sub.) 6094.

Wagner, Philip, emploi, (rép. à int. Foster) 200 ; emploi, destitution, (rép. à mot. Fowler) 5724 et suiv.

Yukon: ordonnances du conseil, (rép. à mot. Ingram pour doc.) 1393 ; or extrait de 1897 à 1905, (rép. à int. Foster) 2091 ; lois minières applicables au Yukon, bill (n° 153) les modifiant, 1ère l., 2513 ; 2e l. et comité, 3500 et suiv. ; comité, 4915 ; 3e l., 4918 ; amendements du Sénat, 7020, adoptés, 7021 ; administration, (sub.) 6053 ; entretien et réparation de chemins, (sub.) 6082 ; conseil électif, création, (rép. à int. Borden) 2961 ; besoins administratifs, (débat sur observ. Thompson) 5236 et suiv. ; annulation de certaines concessions, (rép. à int. Borden) 6729 et suiv. ; enquête au sujet du bois, (rép. à int. Foster) 6993 ; droit régalien sur production de l'or, perception, inégalité, (rép. à observ. Borden) 7857 ; concessions forestières, (rép. à mot. Foster pour doc.) 7857.

Osler, Edmund Boyd, *Toronto-ouest.*

Chemin de fer Transcontinental National, (sub.): étude du tracé et construction, 5263 et suiv.

Osler, Edmund Boyd—*Suite.*

Commission géologique: appointements, (sub.) 422 et suiv.

Compagnie dite "North Atlantic Trading Company," contrat, exécution, (int.) 469.

Immigration: bill (n° 170) y relatif, en comité, 5368 et suiv.

Pensions de certains membres du conseil privé et indemnité des députés et sénateurs, bill (n° 18) y relatif, 2e l., 3091 et suiv.

Postes: ministère, (sub.) 417 et suiv.

Prêteurs d'argent, bill' (n° 11) les concernant, en comité, 367 et suiv.

Réserves forestières, bill (n° 47) concernant l'établissement de, en comité, 2910 et suiv., 3405 et suiv., 3500, 3626 et suiv.

San-Francisco: tremblement de terre, secours de \$100,000 par le gouvernement canadien, emploi, (int.) 2963.

Steamers et brise-glaces de l'Etat, "l'Arctic," (sub.) 4219 et suiv.

Terres fédérales: administration et vente, (débat sur mot. Borden pour comité d'enquête) 4803 et suiv.

Travaux publics: ministère, (sub.) 400 et suiv., 415.

Pardee, Fred. F., *Lambton-ouest.*

Capitaines et seconds de navires, bill (n° 7) concernant certificats, 2e l., 481.

Chemin de fer West-Ontario-Pacific, bill (n° 26) concernant la compagnie du, 1ère l., 362 ; 2e l., 541 ; comité, 1179 ; 3e l., 1180.

Compagnie d'assurance "International", sur la vie, bill (n° 90), 1ère l., 1300 ; 2e l., 1624 ; comité et 3e l., 6892 ; amendement du Sénat, 2e l., 7474 ; adoption, 7576.

Dimanche, observance du, bill (n° 12) en comité: article 3, paragraphe "k", 6813 et suiv., amend., 6814, retiré, 6819.

Pensions de certains membres du conseil privé, et Sénat et Chambre des communes, bill (n° 18) abrogeant chapitres 30 et 43 des statuts de 1905 y relatifs, (débat sur 2e l.) 2593 et suiv.

Steamer "Arctic," enquête sur son voyage, (débat sur mot. Maclean pour adoption du 2e rapport du comité d'enquête) 6588 et suiv.

Parmelee, Charles H., *Shefford.*

Auditeur général: rapport, version française, dépôt, (rép. à int. Bergeron) 6032.

Banque Monarque du Canada, bill (n° 186) y relatif, 1ère l., 4914 ; 2e l., 5535 ; comité et 3e l., 6212.

Chambre des communes: employés du bureau de distribution, appointements, (débat sur mot. Laurier) 7253 et suiv.

Dimanche, bill (n° 12) concernant l'observance du dimanche, en comité: article 11, 6522 et suiv.

Drogues et préparations: commerce, rapport de A. E. Duberger, (mot. pour doc.) 1927.

Impressions: comité mixte des, 3e rapport, demandant qu'on ne fasse plus imprimer les documents parlementaires à l'avenir, (mot. pour adop.) 5206.

Subventions aux provinces, rajustement, conférence à ce sujet, (int.) 201 ; correspondance à ce sujet, (mot. pour doc.) 218.

Wright, Frederick William, bill (n° 193) tendant à lui faire droit, 1ère l., 5206 ; 2e l., 5360 ; comité et 3e l., 6189.

Paterson, hon. William, *Brant*.

Agriculture : produits agricoles déclarés en douane au Sault-Sainte-Marie, comme venant des Etats-Unis, (rép. à int. Boyce) 2140.
 Alcool méthylique, droit, (rép. à int. Ganong) 5643.
 Baudets : importés pour fin de reproduction, droits, (rép. à int. Jackson) 866.
 Budget : exposé budgétaire, débat, 8962 et suiv.
 Chambre des communes, ventilation, (débat sur observ. Bristol) 7568 et suiv.
 Chemin de fer Transcontinental National, (sub.) : étude du tracé et construction, 5271 et suiv.
 Commerce, rapport, (dépôt) 128, 4137.
 Commerce et navigation, tableaux, (dépôt) 128.
 Commission géologique : nomination d'un chef inamovible, (rép. à int. Borden) 738.
 Dimanche : bill (n° 12) concernant l'observation du dimanche, en comité, 5878 et suiv.; article 11, 6508 et suiv.
 Documents : dépôt, (débat sur int. Borden) 739 et suiv.
 Douanes : recettes à Port-Stanley, Port-Bruce et Port-Burwell, (rép. à int. Ingram) 176; ministère, (sub.) : 372, appointements et dépenses, 569; inspection, conseil des douanes, statistiques, 528; divers, 533; dépenses au Yukon, 534; remboursement à J. G. Baker et Cie, 534; conduite de M. L. G. Gagnon, percepteur à Emerson, (rép. à mot. Foster pour doc.) 1636, 6146; ministère, (rép. à int. Borden sur mot. Reid pour doc.) 6994; (sub.) : dépenses casuelles, 7725; divers, 7727; remboursement à J. G. Baker et Cie, 7727; création de ports d'entrée dans l'Ouest, (rép. à int. Lake) 7726.
 Employés publics : occupations ne relevant pas de leur service, (rép. à int. Walsh) 338.
 Explication sur un fait personnel par M. Foster, écrit de M. Cinq-Mars, comparution de ce dernier, 5413 et suiv.
 Fer : fabrication avec le minéral du Canada, octroi de primes, (débat sur mot. Conmee) 3877 et suiv.
 Fer et acier : primes, total payé, (rép. à int. Schaffner) 7577.
 Fil métallique à clôture : importé, inspection, (rép. à int. Clements) 181.
 Grains : demandes pour modification de l'acte d'inspection, (rép. à int. Lake) 1010.
 Houille bitumineuse, entreposage au Canada, (rép. à int. Taylor) 1916.
 Indiens, (sub.) : Indiens du Yukon, fonds de secours et soins médicaux, 1257, 1273.
 Institut impérial de Londres, renouvellement des articles canadiens y exposés, (sub.) mot., débat, 682, 692 et suiv.
 Intérieur : ministère, (sub.) 377 et suiv.; rapport annuel, (dépôt) 808.
 Japon : traité, documents, (rép. à mot. Borden pour doc.) 868, 5896.
 Lewis, Jamieson Webster, affranchissement, bill (n° 85) y relatif, en comité, 2900 et suiv.
 Livres : importés, droits, (rép. à int. Laverge) 4356.
 Marbres ouvrés, importés, sous-évaluation, (rép. à int. Maclean) 5455.
 Marchandises anglaises : importation, détaxe, fausses déclarations, (rép. à int. Armstrong) 2610.
 Miminigash, brise-lames, réparations, (rép. à int. Lefurgey) 207.
 Navires de l'Etat : service, personnel et nombre de navires, (rép. à int. Foster) 1029.

Paterson, hon. William—*Suite*.

Nouvelle-Ecosse : hon. D. C. Fraser, nouveau lieutenant-gouverneur, (rép. à int. Borden) 867.
 Pensions de certains membres du conseil privé, et Sénat et Chambre des communes, bill (n° 18) abrogeant chapitres 30 et 43 du statut de 1905, 2e l., renvoi de la discussion à une prochaine séance, 918 et suiv.
 Pluie artificielle au Yukon : marché à ce sujet, décret, (rép. à mot. Foster pour doc.) 869.
 Pommes : tarif allemand, (rép. à int. Armstrong) 1011, 1023.
 Porcs : importés pour exportation, (rép. à int. Sproule) 182.
 Port-Stanley : douanes, recettes, (int.) 176; travaux dans le port, (int.) 176.
 Prince Arthur de Connaught, visite au Canada, (rép. à observ. Borden) 768.
 Produits allemands : surtaxe, (rép. à int. Armstrong) 336.
 Seaforth : bureau de douane, loyer, (rép. à int. Gunn) 1621.
 Sénat : révision de sa constitution, (débat sur mot. McIntyre) 2374 et suiv.
 Steamers, service : entre l'Île-du-Prince-Edouard et l'Angleterre, (rép. à int. McLean) 442; entre la terre ferme et l'Île Pelée (sub.), 7772.
 Steamers et brise-glaces de l'Etat, y compris l'Arctic", (sub.) 4960 et suiv.
 Subsidés : projet de résolution pour somme de \$161,000 à être accordée à titre de subsides, à même le fonds du revenu consolidé du Canada, 682, adopté, 737; bill (n° 56) accordant subsides pour exercice finissant 30 juin 1906, 1ère l., 2e l., comité et 3e l., 737.
 Wiley, Daniel, emploi, (rép. à int. Elson) 1020.
 Tabac : brut, en feuilles, importé, augmentation des droits, (rép. à int. Clements) 181.
 Tarif : commission, impression des dépositions faites devant elle, (rép. à int. Henderson) 208; tarif allemand, réception, (rép. à int. Foster) 1249; (rép. à int. Borden) 1307; tarifs douaniers de l'Allemagne et du Canada, débat sur mot. Armstrong pour doc.) 1927 et suiv., 1954 et suiv.; (rép. à mot. Armstrong pour doc.) 7563.
 Théâtres : droits sur annonces et affiches, (rép. à int. Macdonell) 5642.
 Travaux publics : ministère, (sub.) 407 et suiv.; rapport annuel, (dépôt) 1002.
 Tubes et tuyaux en fer, importés, droits, (rép. à int. Clements) 180.
 Viande : importée au Canada, (rép. à int. Sproule) 182; viande en conserves importée au Canada, (rép. à int. Chisholm) 5127.
 Woodstock, N.-B., perception des douanes, (rép. à int. Ganong) 3332.
 Yukon : administration, (sub.) 6059 et suiv.

Paquet, Eugene, *L'Islet*.
 Dépêches : service entre Saint-Aubert et Saint-Pamphile, (int.) 2329.
 Grosse-Île : quarantaine, yacht "Montmorcency" et cottage au service de l'inspecteur des travaux publics, dépenses, (int.) 2332.
 Île-aux-Grues, passes, creusement et élargissement, (int.) 207.
 Intercolonial : station du chemin d'Elgin, bois y charroyé, (int.) 602; voyageurs de Saint-Jean-Port-Joli à Lévis, prix de trans-

Paquet, Eugène—*Suite.*

port, (int.) 602; gare de Lévis, pavage, coût, (int.) 4820.

Lévis: quarantaine, travaux, coût, (int.) 4820; gare, pavage, coût, (int.) 4820.

Montmagny: fermeture de la fabrique de cigares de, et renvoi de l'officier d'accise, (int.) 2333; traitement de Louis Dionne, percepteur des douanes et maître du port, (int.) 4820.

Québec (ville): quais en eau profonde, (int.) 602.

Sirof d'érable: falsification, moyens à prendre pour l'empêcher, (débat sur mot. Boyer) 1456 et suiv.

Parent, Georges, *Montmorency.*

Agriculture: comité d'agriculture et de colonisation, conférences, traduction en français, (int.) 593.

Perley, George H., *Argenteuil.*

Bois: mesurage et inspection, (sub.) 7757.

Chemins de fer: subventions, (en comité sur projet de résolution) 6333 et suiv.

Compagnie dite "North Atlantic Trading Company", marchés pour importation d'immigrants, (débat sur mot. Foster demandant qu'il y soit mis fin) 2065 et suiv.

Douanes: appointements et dépenses, (sub.) 526 et suiv.

Institut impérial de Londres, renouvellement des articles canadiens y exposés, (sub.) débat sur mot. Paterson, 724 et suiv.

Musée Victoria: modification du plan, (int.) 1192, construction, (int.) 1192; devis, etc., (mot. pour doc.) 1798.

Poids et mesures, bill (n° 14) modifiant la loi y relative, 3e l., 3049.

Réserves forestières, bill (n° 47) concernant l'établissement de, en comité, 2938 et suiv., 3643, 3660 et suiv.

Rivière Saguenay, quais et barrages flottants en amont de Chicoutimi, (int.) 1028, (mot. pour doc.) 1431, (sub.) 7212 et suiv.

Rivière Saint-Maurice, barrages flottants: coût, recettes, dépenses, (int.) 1139.

Steamers, (sub.): entre Saint-Jean ou Halifax et les Antilles et l'Amérique du Sud, 7765 et suiv.

Piche, Camille, *Sainte-Marie, Montréal.*

Bouées: installation dans le chenal, entre Châteauguay et Beauharnois, (int.) 2795.

Dimanche: bill (n° 12) concernant l'observance du dimanche, en comité, article 2, amendement à l'article 2, 5784-85, rejeté, 5798; sur propositions d'amendements à l'article 5, 5942 et suiv.; sur proposition d'amendement à l'article 9, 6420 et suiv., 6441 et suiv.; article 11, 6478 et suiv.; article 17, amendement, 6544, adopté, 6544; article 17, 6735; article 2, 6736 et suiv.; amendement à l'article 2, 6738 et suiv., 6739 et suiv.; amendement déclaré irrégulier par M. l'Orateur-suppléant, 6740; article 6, 6760; article 2 du bill, article 92 de la constitution, 6769; assemblée publique à Montréal au sujet du bill du dimanche, (explications), débat, 7010 et suiv.

Ecole de marine, création, (int.) 2796.

Fruits: bill (n° 101) modifiant la loi de 1901 relative à la marque des colis de fruits, en comité, 2222, 2615 et suiv.

Lac des Deux-Montagnes: levés hydrographiques; le Gouvernement se propose-t-il d'en

Piche, Camille—*Suite.*

faire faire sur le lac? Quand, et combien faudra-t-il de temps pour achever ce travail? (int.) 342.

Lac Saint-Louis: levés hydrographiques; quand seront-ils terminés? (int.) 342.

Poids et mesures: bill (n° 14) modifiant la loi y relative, 2e l., 909.

Pontiac: formation géologique, de ce comté, rapport à ce sujet, exploration des mines, (int.) 1729.

Téléphone Bell, bill (n° 81), vote contre l'amendement, (motion demandant qu'il soit enregistré), 6734.

Pickup, Samuel W. W., *Annapolis.*

Nouvelle-Ecosse, (sub.): ports et rivières, 6965.

Porter, Edward Guss, *Hastings-ouest.*

Bell's-Rapids, bureau de poste, établissement, (int.) 207.

Canal de la Trent: travaux, (int.) 208.

Dimanche, observance du, bill (n° 12), en comité: sur motion Aylesworth pour lecture et adoption des amendements, 7499 et suiv.; amendement au paragraphe "n" de l'article 3, 7502, rejeté, 7503; amendements du Sénat, 7897.

Rivière Trent: à qui appartient les eaux de cette rivière et de ses affluents? (int.) 205.

Pringle, Robert A., *Stormont.*

Chemins de fer: bill (n° 62) modifiant la loi de 1903, en comité, 1686 et suiv., 6386 et suiv., 7270; accidents, inspecteur des, (int.) 6244.

Chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique, embranchements, bill (n° 75), en comité, 5603 et suiv.

Dimanche: bill (n° 12) concernant l'observance du dimanche, en comité, 5836 et suiv., amendement au paragraphe "g" de l'article 3, 5842-46-65, rejeté, 5867; article 4, 5903 et suiv.; amendement, 5925 et suiv.; sur proposition d'amendement Martin à l'article 5, 5949 et suiv.; article 6, 5955 et suiv.; article 3, paragraphe "s", 6830 et suiv.; sous-amendement Hughes à amendement Martin, article 5, 7447; observ. sur paragraphe "h", article 3, 7460 et suiv., 7475 et suiv., amendement, 7479, rejeté, 7479; sur mot. Aylesworth, amendement à l'article 5, 7482 et suiv.; sur mot. Aylesworth pour suppression de l'article 5, 7493 et suiv.; amendements du Sénat, 7895 et suiv.

Pensions à certains membres du conseil privé, bill (n° 220) abrogeant l'acte y relatif, en comité, 7847 et suiv.

Steamers et brise-glaces de l'Etat, y compris l'"Arctic", (sub.) 4949.

Téléphone Bell du Canada, bill (n° 81), en comité, 4059 et suiv.; 6148 et suiv.

Proulx, Edmond, *Prescott.*

Explication sur un fait personnel, (vote non enregistré) 7781.

Ratz, Valentine, *Middlesex-nord.*

Chemin de fer de Huron et d'Ontario, bill (n° 112) concernant la compagnie du, 1ère l., 1629; 2e l., 1847; comité et 3e l., 3523.

Reid, John D., *Grenville*.

- Accise, (sub.) : appointements, 1601 et suiv.
 Bouées à gaz : explosion à Kingston, indemnités, (sub.) 4997 et suiv.
 Canal de la Pointe-Farran : matériel d'éclairage au gaz acétylène, installation, dépenses, (int.) 1734, 4138.
 Canal du Sault-Sainte-Marie, (sub.) construction, 5293.
 Canal Welland, (sub.) : éclairage électrique et force motrice, 5289 et suiv.
 Canal de Williamsburg, dépenses, (int.) 1016; (sub.) : appareil à lever les portes, construction, 5492 et suiv.
 Canaux, (sub.) : perception du revenu, 5477 et suiv.
 Capitaines et seconds de navires, bill (n° 7) modifiant la loi relative à leurs certificats, 2e l., 481; en comité, 491 et suiv.
 Chambre des Communes : règlements, étude, 7829 et suiv.
 Chemins de fer : bill (n° 9) modifiant la loi de 1903, 2e l., 847; bill (n° 62), idem, en comité, 2655 et suiv.
 Documents : dépôt ordonné par la Chambre, (mot.) 2881.
 Dragueur "Galveston", achat, (sub.) 2995 et suiv.
 Fleuve Saint-Laurent, chenal des navires, (sub.) 2970 et suiv.
 Gaz, (sub.) : appointements des inspecteurs, 2666 et suiv.
 Houille : droit sur houille arrivant par le canal de Lachine, (observ.) 7724 et suiv.
 Houilleurs du Nord-Ouest, moyens de M. Caldwell pour leur procurer des claims, (int.) 1035, 1517.
 Indiens : de la Colombie-Anglaise, soins médicaux et médicaments, (sub.) 1121 et suiv., frais de justice, 752 et suiv.; Indiens du Yukon, fonds de secours et soins médicaux, 1253 et suiv.
 Institut impérial de Londres, renouvellement des articles canadiens y exposés, (sub.), débat sur mot. Paterson, 717 et suiv.
 Intercolonial, (sub.) : pour renforcer ponts, 5142 et suiv.; double voie sur partie du parcours, 5490 et suiv.
 Lumière électrique, (sub.) : appointements des inspecteurs, 2666 et suiv.
 Marine et pêcheries : agences, loyers et dépenses casuelles, (sub.) 3687 et suiv.
 Montréal : cale de radoub de Tate, loyer, (int.) 1425.
 Passe du Nord, (sub.) : barrage, 5286.
 Pénitencier de Kingston, (sub.), 7742 et suiv.
 Phares et bouées : entretien et réparations, (sub.) 3712; phares, construction, et aides à la navigation, (sub.) 5039 et suiv.
 Port-Colborne, (sub.) : améliorations à l'entrée, 5293.
 Rapide des Galops, (sub.) : parachèvement du chenal, 5285 et suiv.
 Steamer "Arctic", enquête sur son voyage, (débat sur mot. Laurier et amend. Borden) 3756 et suiv.; (débat sur mot. Maclean pour adoption du 2e rapport du comité d'enquête) 6584 et suiv.
 Steamers et brise-glaces de l'Etat, l' "Arctic", (sub.) 3289 et suiv., 3453 et suiv., 4203-4214 et suiv., 4940 et suiv.
 Système métrique, (sub.) : série de conférences, 2683 et suiv.
 Terres fédérales : demande d'achat de terrains houillers dans l'Alberta, par C. F. Caldwell, (mot. pour doc.) 1798, 2607; titres de terres émis au Manitoba, dans l'Alberta

Reid, John D.—*Suite*.

- et la Saskatchewan, (observ. sur mot. Ames pour doc.) 3017 et suiv.
 Yukon, (sub.) : frais de séjour des magistrats, 7736 et suiv.
 Rivet, Louis Alfred Adhemar, *Hochelaga*.
 Dimanche : bill (n° 12) concernant l'observance du dimanche, en comité : article 5, 5930 ; proposition d'amendement à l'article 5, 5932, rejetée, 5954 ; assemblée publique à Montréal au sujet du bill du dimanche, (débat sur explications Piché) 7013 et suiv.
 Montréal : commission du port, (mot. pour doc.) 1172 et suiv., adoptée, 1252.
 Roche, William, *Halifax*.
 Comptes publics, comité des : (présentation et motion pour adop. de différents rapports), 7668.
 Dimanche : bill (n° 12) concernant l'observance du dimanche, en comité, 5763 et suiv., 5839 et suiv., 5901 et suiv.
 Iles Woods, jetée de protection du brise-lames, (sub.) 7126 et suiv.
 Immigration : bill (n° 170) y relatif, en comité, 5547 et suiv.
 Intercolonial : acquisition de terrains à Moncton, (débat sur observ. Ames) 5995 et suiv.
 Phares et service côtier, phares (sub.) 4250.
 Steamers et brise-glaces de l'Etat l' "Arctic", (sub.) 4250 ; steamer "Arctic", expédition, 2e rapport du comité d'enquête, (débat sur mot. MacLean pour adopt.), 6550 et suiv.
 Phares et service côtier, phares (sub.), 4250.
 Roche, William J., *Marquette*.
 Affaires indiennes : pensionnats et écoles industrielles, (sub.) 6142 et suiv.
 Ayler, W. F., nomination, (int.) 5128.
 Bestiaux : santé des, (sub.) 2754 et suiv.
 Birnie, district de : facilités postales, (int.) 5128.
 Canning, quai, construction, (sub.) 6979.
 Chemin de fer canadien du Nord : choix de terres, (int.) 2795, (mot. pour doc.) 3359.
 Chemin de fer canadien du Pacifique, choix de ses terres, (int.) 791.
 Dépêches : transport à Prince-Albert, soumissions, (int.) 1803; transport entre Winnipeg et Selkirk, (int.) 3493.
 Douanes : accusations portées contre employés à Emerson depuis deux ans, (mot. pour doc.) 2099.
 Gendarmerie à cheval du Nord-Ouest : Nord-Ouest, Yukon, Alberta et Saskatchewan, (sub.) 5103 et suiv.
 Gourme, procédé Malein, (observ.) 2760.
 Grand chemin de fer central du Nord-Ouest, bill (n° 78) concernant la compagnie du, 1ère l., 1034; 2e l., 1347; 3e l., 1847.
 Immigration : agents à l'étranger, appointements, (sub.) 1409 et suiv.; bill (n° 170) relatif à l'immigration, en comité, 5370 et suiv., 5547 et suiv.; agents d'immigration, (sub.), 6020.
 Indiens, (sub.) Manitoba, Saskatchewan, Alberta et territoires du Nord-Ouest, rentes, 760 ; bestiaux, 761 et suiv.; réserve du lac Croche, retrocession (int.) 978; dépenses générales, soins médicaux, etc., 994 et suiv.; Indiens de la Colombie-Anglaise, soins médicaux et médicaments, 1121 et suiv.
 Juges : bill (n° 83) modifiant la loi relative aux juges des cours provinciales, en comité, 1832.

Roche, William J.—*Suite.*

- Kéwatin : administration, (int.) 336
 Lafferty, Dr, paiements à lui faits, (observ.) 394.
 Manitoba: extension des limites, (int.) 205.
 Milice : achat de charbon par le département à Winnipeg, (int.) 2141.
 Montagne du Dauphin, (Riding Mountain), réserve forestière, déplacement des limites, (int.) 791 ; établissement de colons sur cette réserve, (int.) 1031 ; rapports des fonctionnaires, (mot. pour doc.) 1798.
 Pêcheries, (sub.) : protection, 3797.
 Réserves forestières, bill (n° 47) concernant l'établissement de, en comité, 2915 et suiv., 3420 et suiv., 3671 et suiv., 5554 et suiv., 5676 et suiv.
 Shelmouth, Man., pont, construction, (int.) 2333.
 Télégraphes : expropriation de lignes au Manitoba, (int.) 6417.
 Téléphones: expropriation des lignes téléphoniques au Manitoba, (int.) 3331; bill (n° 167) relatif au réseau téléphonique du gouvernement de la province de Manitoba, 1ère l., 3399; (observ. au sujet du progrès de ce bill) 4682.
 Téléphone Bell du Canada, bill (n° 81) en comité, 4054.
 Terres fédérales: scrip en argent, racheté au moyen d'achat de terres fédérales, (mot. pour doc.) 217; scrip en terres, émis avant ou depuis le 1er juillet 1896 jusqu'au 31 décembre 1905, et depuis le 1er juillet 1904 jusqu'au 31 décembre 1905, (mot. pour doc.) 217, 218; terres concédées aux chemins de fer de l'Ouest, choix, (int.) 795; obligation de compléter ce choix, (avis de motion) 920, (mot.) débat, 922 et suiv., (mot. mise aux voix et repoussée) 1115; choix de terres par le chemin de fer canadien du Nord, (int.); homesteads, déclaration, changement dans la forme, (observ.) 1409 et suiv.; 2795, et titres délivrés, (mot. pour doc.) 3025 ; administration et vente des terres fédérales, (débat sur mot. Borden pour comité d'enquête) 4728 et suiv.; arpentage, 6127.

Ross, Duncan, *Yale-Caribou.*

- Chemins de fer; subventions, (en comité sur projet de résolution) 6347; bill (n° 62) modifiant la loi de 1903 relative aux chemins de fer, en comité, 6378 et suiv., 7271 et suiv.
 Chemin de fer d'Ashcroft à Barkerville et Fort-George, bill (n° 89) constituant en corporation la compagnie du, 1ère l., 1200; 2e l., 1624; 3e l., 2733; amendements du Sénat, (adoption) 5536 et suiv.
 Chemin de fer central de la Frontière à Kamloops et à Caribou, bill (n° 72) concernant la compagnie du, 1ère l., 1002; 2e l., 1346; 3e l., 1847.
 Compagnie des lignes d'embranchement du Grand-Tronc-Pacifique, bill (n° 75), en comité, 6107 et suiv.
 Chemin de fer de la vallée de la rivière Kettle, bill (n° 108) concernant la compagnie du, 1ère l., 1615; 2e l., 1767; 3e l., 2733.
 Chemin de fer de Vancouver au sud de la vallée du Fraser, bill (n° 87) constituant en corporation la compagnie du, en comité, 2732.
 Compagnie dite "North Atlantic Trading Company", marché conclu avec elle pour

Ross, Duncan—*Suite.*

- importation d'immigrants, (débat sur mot. Foster demandant qu'il y soit mis fin) 2016 et suiv.
 Dimanche: bill (n° 12) concernant l'observance du dimanche, en comité, 5837 et suiv., 5882 et suiv.; 5914 et suiv.; article 10, 6448 et suiv.; article 2, 6759; article 3, paragraphe "d," 6782, 6808 et suiv.; article 3, paragraphe "k," 6816 et suiv., amendement, 6820, retiré, 6821; article 3, paragraphe "n," 6823; article 3, paragraphe "u," 6836; article 3, 6840 et suiv., amendement, 6840, rejeté, 6841; article 4, 6845 et suiv.; amendement à l'article 3, 7393 et suiv., 7406; amendement à l'article 4, 7408 et suiv., adopté, 7435.
 Explication de nature personnelle par M. Macpherson: article du "News," de Toronto, (débat) 3145 et suiv.; par l'hon. M. Foster, article de "La Presse," (mot. Foster) 4831; 5215; comparaison de M. Clinq-Mars, 5411 et suiv., 5435 et suiv., 5450.
 Osoyoos, édifice public, (sub.) 6947 et suiv.
 Ramsey, Asenath, bill (n° 190) tendant à lui faire droit, 1ère l., 5206; 2e l., 5360; comité et 3e l., 6189.
 Réserves forestières, bill (n° 47) concernant l'établissement de, en comité, 2950.
 Sénat et Chambre des communes, bill (n° 97) modifiant la loi y relative, 2e l., 1842.
 Téléphone Bell, compagnie de, bill (n° 81), en comité, 6156 et suiv.

Ross, Jean-Auguste, *Rimouski.*

- Chemin de fer Transcontinental National, (sub.), étude du tracé et construction, 5265 et suiv.
 Compagnie d'assurance mutuelle des comtés de Rimouski, Témiscouata et Kamouraska, bill (n° 88) y relatif, 1ère l., 1300; 2e l., 1623-24; comité et 3e l., 5061.

Savoie, Francois Theodore, *Mégantic.*

- Chemins de fer: subventions, bill (n° 214) à cette fin, en comité, 7032 et suiv.
 Steamers et brise-glaces de l'Etat, "l'Arctic," (sub.) 4209 et suiv.

Schaffner, Frederick Laurence, *Souris.*

- Dimanche: bill (n° 12) concernant l'observance du dimanche, en comité, 5853 et suiv.; article 11, 6509 et suiv.; article 3, paragraphe "s," 6832 et suiv.; article 3, amendement Ross, 6840.
 Elevage: état satisfaisant de cette industrie, (int.) 4817.
 Fer et acier: primes, total payé, (int.) 7577.
 "Free Press," du Manitoba, paiement, (int.) 4067, 5894.
 Grains du Manitoba, inspection, bill (n° 206) en comité, 6052.
 Réserves forestières, bill (n° 47) concernant l'établissement de, en comité, 2930 et suiv., 5681 et suiv.
 Saint-André: écluses, dépenses, (int.) 1427.
 Terres fédérales: concédées aux chemins de fer, obligation d'en compléter le choix, (débat sur mot. Roche) 931 et suiv.

Schell, Jacob T., *Glengarry.*

- Chemin de fer Transcontinental National: construction de deux sections, soumissions à ce sujet, (mot. pour doc.) 4137.
 Compagnie dite "Canadian-Minnesota Bridge Company", bill (n° 91) la constituant en corporation, comité, 2567 et suiv.

Schell, Jacob T.—*Suite.*

Compagnie de force motrice de la Grande-Rivière de l'Ouest, bill (n° 216), en comité, 7468 et suiv.

Pensions de certains membres du conseil privé, et indemnité des députés et sénateurs, bill (n° 18) y relatif, 2e l., 3073 et suiv.

Transports : commission, dépôt et étude de son rapport, (débat sur mot. Hall pour doc.) 3375 et suiv.

Schell, Malcolm S., *Oxford-sud.*

Chemins de fer : bill (n° 62) modifiant la loi de 1903 y relative, en comité, 6266 et suiv., 6396 et suiv.

Chemin de fer Erié-London-Tilsonburg, bill (n° 117) constituant en corporation la compagnie du, 1ère l., 1724 ; 2e l., 1847.

Fruits : bill (n° 101) modifiant la loi de 1901 relative à la marque des colis de fruits, en comité, 2236 et suiv.

Sénat : révision de sa constitution, (débat sur mot. McIntyre) 2355 et suiv.

Tarifs douaniers de l'Allemagne et du Canada, (débat sur mot. Armstrong pour doc.) 1964 et suiv.

Sifton, hon. Clifford, *Brandon.*

Compagnie dite "Brandon Transfer Railway Company", bill (n° 43) la constituant en corporation, 1ère l., 503 ; 2e l., 808 ; 3e l., 2127.

Compagnie dite "North Atlantic Trading Company", marchés pour importation d'immigrants, explication de nature personnelle, 2518.

Terres fédérales : administration, (débat sur observ. Ames) 3199 et suiv.; administration et vente (débat sur mot. Borden pour comité d'enquête) 4375 et suiv., 4719.

Sinclair, John H., *Guysborough.*

Caisse d'épargne postales, (int.) 1141.

Capitaines et seconds de navires, bill (n° 7) modifiant la loi relative à leurs certificats, 2e l., 480 et suiv.; comité, 488.

Chemins de fer : bill (n° 9) modifiant loi de 1903, 2e l., 835 et suiv.; subventions, bill (n° 214) à ce sujet, en comité, 7036.

Dimanche, observance du, bill (n° 12), en comité : article 3, paragraphe "k", 6818 et suiv.

Hôpitaux de marine, (sub.) 3780.

International : trafic-marchandises, trafic, (int.) 466.

Montréal : port, recettes et dépenses, (int.) 2800.

Navires : sûreté des, bill (n° 48) modifiant la loi y relative, 1ère l., 578 ; 2e l. et comité, 1188 et suiv.; 3e l., 1252 ; comité et 3e l., 4124 et suiv.; 2e l. et comité, 7056 ; 3e l., 7062.

Pêcheries, (sub.) : inspecteurs, gardes-pêche, 3789.

Postes : receveurs de la poste, appointements, (sub.), (observ. sur int. Blain) 7657 et suiv.

Sloan, William, *Comox-Atlin.*

Chemin de fer d'Esquimaux à Nanaïmo, bill (n° 28) concernant la compagnie du, 1ère l., 362 ; 2e l., 541 ; comité et 3e l., 1180.

Détroit de Seymour, étude, (int.) 5455.

Sloan, William.—*Suite.*

Dimanche : bill (n° 12) concernant l'observance du dimanche, en comité, 5880 et suiv.

Immigration : bill (n° 170) y relatif, en comité, 5382.

Navigation : dans les eaux de la Colombie-Anglaise, (débat sur observ. Macpherson) 1535 et suiv.

Smith, Ernest D., *Wentworth-sud.*

Chemins de fer : bill (n° 9) modifiant loi de 1903, 2e l., 837 et suiv.; bill (n° 62), idem, en comité, 7314.

Fruits : destinés à l'exportation, inspection, (mot. pour doc.), débat, 1432 et suiv.

Milice : fourniture de denrées alimentaires, (mot. pour doc.) 800.

Québec, pont, (débat sur observ. Armstrong) 225 et suiv.

Steamers : données thermographiques prises à bord, (mot. pour doc.) 443 ; ventilation, (int.) 587 ; subventions aux compagnies, marchés à ce sujet, (mot. pour doc.) 1799.

Stoney-Creek : salle militaire, toiture endommagée par le feu, (int.) 339.

Smith, George, *Oxford-nord.*

Dimanche, bill (n° 12) concernant l'observance du dimanche, en comité : article 11, 6455 et suiv.

Smith, Ralph, *Nanaïmo.*

Chemins de fer : bill (n° 62) modifiant la loi de 1903 y relative, en comité, 2644.

Chinois : réduction de la taxe, (int.) 1035.

Dimanche : bill (n° 12) concernant l'observance du dimanche, en comité, 5768 et suiv., 5856 et suiv.; 5901 et suiv.; avis de proposition d'amendement à l'article 4, 5919 et suiv.; article 11, 6453 et suiv., 6504 et suiv.

Immigrants : amenés du Royaume-Uni sous de fausses représentations, (mot. pour doc.), débat, 3027 et suiv.; immigrants venant du Royaume-Uni, débat sur mot. Smith, (suite) 7914.

Immigration : règlements y relatifs, (int.) 3494 ; bill (n° 170) y relatif, en comité, 5374 et suiv.

Lethbridge : grève des houilleurs, (mot. pour doc.) 1032.

Naufages : sur la côte du Pacifique, (int.) 350, (mot. pour doc.) 445.

Navigation : dans les eaux de la Colombie-Anglaise, (débat sur observ. Macpherson) 1527 et suiv.

Ouvriers : protection des ouvriers sur le chemin de fer Transcontinental National, (int.) 348.

Travail : bureau canadien du Travail, à Londres, (int.) 3495.

Winnipeg : ouvriers plâtriers, salaires raisonnables, (int.) 1423.

Sproule, Thomas S., *Grey-est.*

Accise, (sub.) : appointements, 1609.

Alcool méthylique fourni aux fabricants, (sub.) 1614.

Annuaire statistique, (sub.) 7592 et suiv.

Archives, (sub.) 2738 et suiv., 7585 ; services de M. D. Doughty, 7585.

Auditeur général, bureau, (sub.) : augmentation d'appointements, 7790 et suiv.

Baleiniers : taxe de \$50, (comité sur projet de résolution Brodeur) 6895.

Bestiaux : santé des, (sub.) 2758 et suiv.

Sproule, Thomas S.—*Suite.*

- Bétail canadien: interdiction en Angleterre, (int.) 186.
- Bills d'intérêt privé: prolongation de délai, bills présentés sans motion préalable demandant prolongation de délai, (observ.) 2389; présentation, (observ. sur mot. Macpherson pour prolongation de délai à cette fin) 2891.
- Bouées à gaz: explosion à Kingston, indemnités, (sub.) 4984 et suiv.
- Brevets: registre des, (sub.) 2750 et suiv.
- Canaux, (sub.): perception du revenu, 5477 et suiv.; éclairage, (mot. pour doc.) 6725.
- Canning, quai, construction, (sub.) 6978 et suiv.
- Canington: receveur de la poste, destitution, (débat sur mot. Hughes pour doc.) 2521.
- Cartes du Canada et des T. N.-O., (sub.) 6098 et suiv.
- Chambre des communes: règlements, étude, (suite) 7818 et suiv.; employés du bureau de distribution, appointements, (débat sur mot. Laurier) 7254 et suiv.; ventilation, (débat sur observ. Bristol) 7565 et suiv.; règlements de la Chambre, (débat sur mot. Laurier pour étude du rapport du comité chargé de les remanier) 7671 et suiv.; (sub.): comité, commis, etc., 7788 et suiv.
- Chemins de fer: (n° 9) modifiant la loi de 1903, 2e l., 816 et suiv.; bill (n° 62), idem, en comité, 2654 et suiv., 6246 et suiv., 6351 et suiv., 7265 et suiv., amendement, 7315, mis aux voix et rejeté, 7316-17; subventions, (observ. sur mot. Emmerson pour comité sur projet de résolution) 6298; en comité, 6301 et suiv., 6337 et suiv.; bill (n° 214), en comité, 7026 et suiv.
- Chemins de fer et Canaux, comité, (observ. sur mot. Campbell pour siéger pendant séances de la Chambre) 5497.
- Chemin de fer Qu'Appelle-lac Long et Saskatchewan, bill (n° 86) concernant la compagnie du, en comité, 2778.
- Chemin de fer de Toronto à Hamilton, bill (n° 134), en comité, 4497 et suiv.
- Chemin de fer Transcontinental-National, (sub.): étude du tracé et construction, 5241 et suiv.; bill (n° 215), en comité, 7051 et suiv.
- Chemin de fer de Vancouver à l'île Lulu, bill (n° 29), en comité, 1180 et suiv.
- Chemin de fer Vancouver au sud de la vallée du Fraser, bill (n° 87) constituant en corporation la compagnie du, en comité, 2779 et suiv.
- Chemin de fer de Windsor, Essex et Lake Shore Rapid, bill (n° 150) concernant la compagnie du, en comité, 5357 et suiv.
- Code pénal de 1892: bill (n° 209) le modifiant quant aux loteries, comité, 7877 et suiv.
- Collingwood, port, (sub.) 7181.
- Compagnies d'assurance: commission d'enquête, travaux, (débat sur observ. Kemp) 3898 et suiv.; nomination d'un comité parlementaire d'enquête, (débat sur mot. Maclean) 4082 et suiv.
- Compagnie de force motrice de la Grande-Rivière et de l'Ouest, bill (n° 216), en comité, 7206.
- Compagnie des lignes d'embranchement du Grand-Tronc-Pacifique, bill (n° 75) la constituant en corporation, en comité, 5822 et suiv., 6101 et suiv., 6789 et suiv.

Sproule, Thomas S.—*Suite.*

- Compagnie dite "Standard Trust Company", bill (n° 147) y relatif, 2e l., 2790-91; en comité, 5064.
- Compagnie de télégraphe Grand-Tronc-Pacifique, bill (n° 61), en comité, 4647 et suiv., 4850 et suiv.; 3e l., 5118-24, amendement, 5118, mis aux voix et rejeté, 5123-24.
- Compagnie verrière de Toledo, brevets, bill (n° 110) y relatif, en comité, 3816 et suiv.
- Cour suprême et d'échiquier: bill (n° 67) modifiant la loi y relative, en comité, 3613 et suiv.
- Débats: comité, 2e rapport, préparation d'un index analytique, (débat sur mot. Gervais pour adop.) 2082.
- Débats: publication, (sub.) 7789.
- Députés: nommés à des charges lucratives, depuis 1896, (int.) 222, 362.
- Dimanche: bill (n° 12) concernant l'observation du dimanche, en comité: 5772 et suiv., 5836 et suiv.; article 11, 6518 et suiv.; article 16, 6540 et suiv.; article 3, paragraphe "d", 6810; article 3, paragraphe "n", 6822; 3e l., amendement Ross, 7396, 7406 et suiv.; sur mot. Aylesworth, amendement à l'article 5, 7480-85 et suiv.; sur mot. Aylesworth pour suppression de l'article 5, 7489 et suiv., 7497 et suiv.; sur mot. Aylesworth pour lecture et adoption des amendements, 7500 et suiv.; amendements du Sénat, 7908 et suiv.
- Disraéli, quai, (sub.) 7165 et suiv.
- Documents, dépôt, (débat sur int. Foster) 14; (débat sur int. Borden) 741 et suiv.
- Douanes: appointements et dépenses, (sub.) 518 et suiv.
- Dragueur "Galveston", achat, (sub.) 2995 et suiv., 2998 et suiv.
- Duryea, Chester Burnell, bill (n° 79) concernant son brevet, en comité, 2258 et suiv.
- Edifices publics: écroulement de la tour de l'ouest, (débat sur observ. Borden) 1327; (sub.), loyers, 6949 et suiv.
- Electricité: exportation de l'énergie électrique, etc., réglementation, bill (n° 145) à cette fin, 2e l., 3155 et suiv.
- Employés publics: employés du Sénat et de la Chambre des communes, combien? (int.) 1728, (mot. pour doc.) 1924, 2220, 2337, 2769, 7563.
- Exercice financier, bill (n° 162) en modifiant le terme, en comité, 5221 et suiv.
- Explication de nature personnelle par l'honorable M. Foster, article de "La Presse", 26 mai 1906, (débat sur mot. Foster pour comparaison de M. Cinq-Mars à la barre de la Chambre) 4831 et suiv.; comparaison de M. Cinq-Mars, 5422, 5436 et suiv.
- Fer: fabrication avec le minerai du Canada, octroi de primes, (débat sur mot. Conmee) 3867 et suiv., 3883 et suiv.
- Finances, (sub.): appointements, 7664 et suiv.
- Fleuve Saint-Laurent: chenal des navires, (sub.) 2966 et suiv.
- Fruits: destinés à l'exportation, inspection, (débat sur mot. Smith pour doc.) 1442 et suiv.; bill (n° 101) modifiant la loi de 1901 relative à la marque des colis de fruits, en comité, 2240, 2612.
- Gaz et lumière électrique, (sub.): appointements des inspecteurs, 2674 et suiv.
- Gendarmerie à cheval du Nord-Ouest: Nord-Ouest, Yukon, Alberta et Saskatchewan, (sub.) 5094 et suiv.

Sproule, Thomas S.—Suite.

- Gibier** : réserves de, dans territoires non organisés, bill (n° 154) y relatif, comité, 2896.
- Glace-Bay**, port, améliorations, (sub.) 6973 et suiv.
- Gourme** : procédé Malein, (int.) 184.
- Grains du Manitoba** : bill (n° 206), en comité, 6289 et suiv.
- Gray, Franklin Montgomery**, brevet, bill (n° 122) y relatif, en comité, 5068.
- Honneurs conférés** sur proposition du Gouverneur général, sans l'avis des ministres, (int.) 7669.
- Immigrants** : amenés du Royaume-Uni sous de fausses représentations, (débat sur mot. Smith pour doc.) 3041; immigrants mécontents, départ, (int.) 3150.
- Immigration** : dépenses, (int.) 182; immigration depuis cinq ans, (int.) 185; agents au Canada, en Angleterre et à l'étranger, appointements, (sub.) 1394 et suiv., 1690, 1702 et suiv.; bill (n° 170) relatif à l'immigration, 2e l. et comité, 5326 et suiv., 5543 et suiv., 5703 et suiv., 5371 et suiv.; amendements du Sénat, 7318.
- Indiens**, (sub.) : paiement des rentes annuelles en vertu du traité de Robinson, 748 et suiv.; Indiens de la Colombie-Anglaise : soins médicaux et médicaments, 1120; Indiens du Sang, concession de leur réserve, province d'Alberta, (mot. pour doc.) 2338.
- Institut impérial de Londres**, renouvellement des articles canadiens y exposés, (sub.), débat sur mot. Paterson, 687, 710 et suiv.
- Intercolonial** : acquisition de terrains à Moncton, (débat sur observ. Ames) 5998 et suiv.
- Inverness (Broad-Cove)** port, réparations, (sub.) 6979.
- Japonais** : rapatriement, (observ.) 3231.
- Juges** : faisant partie de compagnies d'affaires, (int.) 186; bill (n° 83) modifiant loi relative aux juges des cours provinciales, en comité, 1822 et suiv.; juges des cours provinciales, bill (n° 13), en comité, 5501 et suiv.
- Lèpre** : bill (n° 115) y relatif, en comité, 2247 et suiv.
- McRae, Hector**, achat de terres dans la Colombie-Anglaise, (int.) 6415.
- Marine et pêcheries**, agences, loyers et dépenses casuelles, (sub.) 3697 et suiv.
- Milice**, (sub.) : artillerie, armes, champs de tir, etc., 7368; exercices annuels, 7379 et suiv.
- Monnaies**, bill (n° 196) modifiant la loi y relative, comité, 5693 et suiv.
- Montagnes Selkirk**, amélioration des grottes, (sub.) 6004 et suiv.
- Montréal** : commission du port, bill (n° 124) y relatif, en comité, 2721 et suiv.; commission du port, avance de certaines sommes d'argent à ladite commission, (en comité sur projet de résolution Brodeur) 6394.
- Navigation** : dans le détroit de Northumberland, (observ. sur int. Hughes) 1305 et suiv.; aide, (sub.) 7800 et suiv.
- Nouvelle-Ecosse**, (sub.) : ports et rivières, 6964 et suiv.
- Or et argent ouvrés**, bill (n° 211) concernant la vente et le poinçonnage, en comité, 7783 et suiv.
- Or du Yukon** : droit régalien, combien perçu? (int.) 5126.

Sproule, Thomas S.—Suite.

- Ottawa**, (sub.) : hôtel des monnaies, 6898; édifice du parlement, 6898; musée Victoria, 6899; édifices administratifs, édifice de l'Ouest, 6901 et suiv.; nouveaux édifices administratifs, 6912 et suiv.
- Owen-Sound**, édifice public, (sub.) 6926 et suiv.; dragage, etc., (sub.) 7185.
- Pêcheries**, (sub.) protection, 3797 et suiv.; inspecteurs, gardes-pêche, etc., 3802; usines pour réduction du chien de mer, 3803.
- Pénitencier de Kingston**, (sub.) 7747 et suiv.
- Pensions de certains membres du conseil privé**, et indemnité des députés et sénateurs, bill (n° 18) y relatif, 2e l., 3063 et suiv.; pensions de certains membres du conseil privé bill (n° 220) abrogeant l'acte y relatif, en comité, 7848 et suiv.
- Pensions militaires** : bill (n° 200) modifiant la loi de 1901 à ce sujet, 1ère l., 5317 et suiv.
- Phares et bouées** : entretien et réparations, (sub.) 3710 et suiv.; phares, construction, et aides à la navigation, (sub.) 5071 et suiv.
- Pilotage** : bill (n° 219) modifiant la loi y relative, 1ère l., 6719 et suiv.
- Piscifactures et homarderies**, (sub.) : 3793 et suiv.
- Porcs** : importés et abattus au Canada pour exportation, (int.) 181.
- Postes**, (sub.) transport des dépêches, 552 et suiv.
- Preston, W. T. R.**, (débat sur mot. Monk pour le faire comparaître à la barre de la Chambre comme témoin, et sur amendement Laurier) 4603 et suiv.
- Prêteurs d'argent**, bill (n° 11), en comité, 6997 et suiv.
- Prorogation** : aura-t-elle lieu le 12 juillet? (int.) 7817.
- Québec** : levée Louise, subvention pour compléter travaux, (observ. sur mot. Brodeur pour comité) 3594; prêt de \$150,000 à la commission du port, 4025 et suiv.
- Remèdes brevetés** : interdiction ou contrôle de la vente, (int.) 186.
- Réserves forestières**, bill (n° 47) concernant l'établissement de, en comité, 3411 et suiv., 3637 et suiv., 5676 et suiv.
- Revillon Frères** : bill (n° 76) concernant cette maison, en comité, 3766 et suiv.; amendements du Sénat, 6892-93, adoptés, 6893.
- Rivière Thames** : travaux pour empêcher débordement, (observ. sur mot. Clements pour doc.) 805.
- Routes et réserves de terrain pour routes publiques dans la Saskatchewan**, en comité, 5696 et suiv.
- San-Francisco** : tremblement de terre, secours de \$100,000 par le gouvernement canadien, emploi, (observ. sur int. Osler) 2965.
- Sénat et Chambre des communes**, bill (n° 97) modifiant la loi y relative, 2e l., 1835; en comité, 7324 et suiv.
- Sirop d'érable** : falsification, moyens à prendre pour l'empêcher, (débat sur mot. Boyer) 1462 et suiv.
- Steamers, service**, (sub.) : entre le Canada et le Mexique, 7769 et suiv.; entre Newcastle, Neguac et Escuminac, 7771.
- Steamer brise-glaces dans le Saint-Laurent et le détroit de Northumberland**, (sub.) 7775 et suiv.
- Steamers et brise-glaces de l'Etat**, l' "Arctic," (sub.) 3438, 3482 et suiv., 3899 et suiv.; steamer "Arctic," enquête sur son voyage,

Sproule, Thomas S.—*Suite.*

- 2e rapport du comité d'enquête, (débat sur mot. MacLean pour adop.) 6560 et suiv.
 Steamer "Duchess of Bedford", expédition dans l'océan Arctique, (sub.), 7796.
 Substances alimentaires; fabrication, représentation, (sub.) 2634 et suiv.
 Tabac: canadien et importé, timbres, (sub.) 1614.
 Tarif: enquête y relative, (sub.): dépenses des ministres et de leurs employés, 7666-67.
 Tarifs douaniers d'Allemagne et du Canada, (débat sur mot. Armstrong pour doc.) 1941-44 et suiv.
 Télégraphe: bureau à Athabaska-Landing, (sub.) 7209 et suiv.
 Télégraphie Marconi: stations à Cap-Race et à Cap-Ray, (sub.) 7777 et suiv.
 Téléphone Bell du Canada, bill (n° 81), en comité, 4061 et suiv., 6154 et suiv.
 Terres fédérales: vendues par plus d'une demi section, de 1903 à 1905, (int.) 587, (mot. pour doc.) 800; titres de terres émis au Manitoba, dans l'Alberta et la Saskatchewan, (observ. sur mot. Ames pour doc.) 3013 et suiv.; administration des terres fédérales, (débat sur observ. Ames) 3261; arpentage, plans, irrigation, etc., (sub.) 6027 et suiv.
 Territoires du Nord-Ouest, asiles d'aliénés, écoles, etc., (sub.) 6026 et suiv.
 Toronto, (sub.): douane, agrandissement, 6929 et suiv.
 Travail, département, (sub.) titres décernés à des employés, (observ. sur int. Blain) 7654.
 Travaux publics, (sub.): commis et employés, appointements, 6958; appointements, (sub.) 7218 et suiv.
 Viande: importée au Canada, (int.) 132.
 Yukon: concessions minières, intervention de M. Belcourt, (débat sur observ. Foster) 1597; administration, (sub.) 6062 et suiv.; frais de séjour des magistrats, (sub.) 7730 et suiv.

Staples, William D., *Macdonald.*

- Bestiaux: santé des, (sub.) 2756 et suiv.; service d'hygiène, (sub.) 7651 et suiv.
 Canal des Galops, section Cardinal, coût estimatif, (int.) 1024.
 Chemins de fer: bill (n° 62) modifiant la loi de 1903, en comité, 7291 et suiv.
 Elevage, laitage, etc., (sub.) 7636 et suiv.
 Gourme: procédé Malein contre, (int.) 348; traitement d'après ce procédé, (mot. pour doc.) 444.
 Grains, inspection, bill (n° 207), 2e l., 6035 et suiv.; grains du Manitoba, inspection, bill (n° 207), en comité 6052.
 Indiens, (sub.): Indiens en général, inspection des agences et réserves, 1294 et suiv.
 Manitoba: terres marécageuses, correspondance, etc., à ce sujet, (mot. pour doc.) 358.
 Pénitenciers: fourniture de la farine, (int.) 353.
 Recensement quinquennal dans l'Ouest, emploi de M. Moberley, (sub.) 7644 et suiv.
 Stations agronomiques, (sub.) 7595 et suiv.; bulletins et rapports, 7618 et suiv.
 Terrains marécageux: classification, cession, inspection, (int.) 463.

Stewart, Robert, *Ottawa.*

- Baker, Harriett Wesley, bill (n° 179) pour lui faire droit, 1ère l., 4558; 2e l., 5071; comité et 3e l., 5634.

Stewart, Robert.—*Suite.*

- Compagnie verrière de Toledo, bill (n° 110) concernant certains brevets de la, 1ère l., 1629; 2e l., 1847; comité, 3768, 3810 et suiv., 4050.
 Édifices publics: écroulement de la tour de l'ouest, (débat sur observ. Borden) 1339.
 Holmes, Charles William, bill (n° 181) pour lui faire droit, 1ère l., 4559; 2e l., 5071; comité et 3e l., 5634.
 Imprimerie de l'Etat, employés touchant moins de \$12 par semaine, (int.) 7256.
 Irvine, Minnie Florence, bill (n° 182) pour lui faire droit, 1ère l., 4559; 2e l., 5071; comité et 3e l., 5634.
 Ottawa: hôtel des postes, employés touchant moins de \$12 par semaine, (int.) 6416.
 Vaughan, William Napoléon, bill (n° 180) pour lui faire droit, 1ère l., 4559; 2e l., 5071; comité et 3e l., 6189-90.
 Vétérans canadiens, services lors des incursions féniennes, récompense, (débat sur mot. Monk) 669.

Stockton, Alfred Augustus, *Ville et comté de Saint-Jean.*

- Adresse en réponse au discours du trône, (débat) 83.
 Archives, (sub.) 2743 et suiv.; (sub.) 7580 et suiv.; services de M. Doughty, 7580 et suiv.
 Campbellton, quai, (sub.) 7132.
 Capitaines et seconds de navires: bill (n° 7) modifiant la loi relative à leurs certificats, en comité, 498.
 Chambre des communes: employés du bureau de distribution, appointements, (débat sur mot. Laurier) 7253; étude du rapport du comité chargé de remanier les règlements, (débat sur mot. Laurier) 7675 et suiv., 7823 et suiv.
 Chance-Harbour, brise-lames, (sub.) 7133.
 Chemins de fer: bill (n° 62) modifiant la loi de 1903 y relative, en comité, 2647 et suiv., 7265; amendements du Sénat, 7857 et suiv.
 Chemin de fer Qu'Appelle-lac Long et Saskatchewan, bill (n° 86) concernant la compagnie du, en comité, 2776.
 Chemin de fer Transcontinental-National: tracé entre Québec et Moncton, (débat sur mot. Crocket pour doc.) 1774 et suiv.
 Code pénal de 1892; bill (n° 209) le modifiant quant aux loteries, comité, 7880.
 Compagnie de force motrice de la Grande-Rivière et de l'Ouest, bill (n° 216), en comité, 7465 et suiv.
 Compagnies des lignes d'embranchement du Grand-Tronc-Pacifique, bill (n° 75), en comité, 6184 et suiv.
 Compagnie dite "North Atlantic Trading Company", marchés pour importation d'immigrants, (débat sur mot. Foster demandant qu'il y soit mis fin) 2490 et suiv.
 Cour suprême de judicature du Nouveau-Brunswick, bill (n° 224), en comité, 7344 et suiv.; 3e l., 7388 et suiv.
 Dépêches: contrats pour transport sur l'Atlantique, (int.) 194, 222.
 Dimanche, bill (n° 12), en comité, article 16, 6541 et suiv.; article 2, 6756 et suiv.; 3e l., amendement Ross à l'article 4, 7415 et suiv.
 Dipper-Harbour, brise-lames, (sub.) 7133 et suiv.
 Disraéli, quai, (sub.) 7136.

Stockton, Alfred Augustus—*Suite.*

- Elections fédérales : comité d'enquête sur moyens de prévenir actes de corruption, etc., (observ. sur int. Borden) 4915.
- Intercolonial, (sub.) : accident de Belmont, (sur observ. Lawrence) 7719 et suiv.
- Juges des cours provinciales, bill (n° 13), en comité, 5510 et suiv.
- Juges : bill (n° 13) modifiant loi de 1905, 2e l., 901 et suiv.
- Lewis, Jamieson Webster, affranchissement, (bill (n° 85) y relatif, en comité, 2902.
- Maisonnette, élection partielle, (débat sur observ. Monk) 2284.
- Ministres et sous-ministres : ne devraient pas exercer la profession d'avocat, (débat sur mot. Lennox) 2868 et suiv.
- Montréal : commission du port, bill (n° 124) y relatif, 1ère l., 1726; en comité, 2270 et suiv.
- Navires, sûreté des, bill (n° 48), en comité, 7056 et suiv.
- Phares : construction, et aides à la navigation, (sub.) 4748 et suiv.
- Postes : appointements des receveurs de la poste, (sub.), (observ. sur int. Blain) 7655 et suiv.
- Prêteurs d'argent, bill (n° 11) les concernant, en comité, 365; en comité, 7008 et suiv.
- Preuve : bill (n° 68) modifiant la loi de 1893 y relative, en comité, 1814 et suiv.
- Quaco, jetée de l'est, (sub.) 7134.
- Remèdes : falsification, enquête, (mot.) 3026; institution d'un comité d'enquête, (mot.) 3140.
- Représentation de chaque province en Parlement, (débat sur mot. Hughes) 1163 et suiv.
- Saint-Jean, N.-B., élévateur à grains, coût, capacité, (int.) 2336; port, dragage, (sub.) 7185.
- Stations agronomiques, (sub.) : 7594 et suiv.
- Steamer "Arctic", expédition, enquête, (débat sur motion Maclean pour adoption du 2e rapport du comité d'enquête) 6546 et suiv., 6707 et suiv.
- Steamers et brise-glaces de l'Etat, (sub.) 3287, 3441 et suiv., 4958 et suiv.
- Terres fédérales : titres de terres émis au Manitoba, dans l'Alberta et la Saskatchewan, (observ. sur mot. Ames pour doc.) 3019.
- Tyner's-Head : sifflet de brume, coût, (int.) 2333.
- Yukon : concessions minières, intervention de M. Belcourt, (débat sur observ. Foster) 1585 et suiv.

Sutherland, hon. Robert Franklin (Orateur),
Essex-nord.

- Agriculture : comité, à propos d'une déposition de M. Scott, (sur observ. Monk) décision, 1200.
- Bibliothécaires, rapport, 7.
- Cannington : receveur de la poste, destitution, (débat sur mot. Hughes pour doc.) 2521, 2527, 2537.
- Chambre des Communes, (sub.) : comités, commis, etc., 7788.
- Chemins de fer : bill (n° 62) modifiant loi de 1903, 1ère l., (déc.) 779; bill (n° 9), idem, 2e l., (déc.) 839.
- Chemin de fer de Burke's-Falls à South-River, motion Mackenzie pour présentation d'un bill constituant en corporation la compagnie du, (décision) 2880.

Sutherland, hon. Robert Franklin—*Suite.*

- Chemin de fer de Cobalt-Range, motion McCool pour présentation d'un bill constituant en corporation la compagnie du, (décision) 2881.
- Compagnie des lignes d'embranchement du Grand-Tronc-Pacifique, bill (n° 75), 3e l., (décision) 6796.
- Compagnie dite "North Atlantic Trading Company", pour importation d'immigrants, marchés avec elle, (débat sur mot. Foster pour y mettre fin) décision, 2167 et suiv., 2500.
- Convenances parlementaires, (observ.) 3142.
- Débats : publication, (sub.) 7788.
- Députés : nouveaux, 3, 92, 1896; présentés, 3 et suiv., 432, 1002, 1896.
- Dimanche, observance du, bill (n° 12), en comité : 3e l., amendement Ross, (décision) 7395 et suiv.; sur mot. Aylesworth, amend. à article 5, (décision) 7481 et suiv.; sur amend. Porter au paragraphe "n" de l'article 3, 7502; amendements du Sénat, 7882 et suiv., 7916.
- Discours du trône, 4.
- Edifices publics : écroulement de la tour de l'ouest, (débat sur observ. Borden), décision, 1354 et suiv., 1377 et suiv.
- Elections contestées, 1 et 2, 503.
- Elgin-est, vacance, (mandat émis pour nouvelle élection) 6331.
- Explication de nature personnelle par l'honorable M. Foster, article de "La Presse", 26 mai 1906, (débat sur mot. Foster pour comparaison de M. Cinq-Mars à la barre de la Chambre) décision et question : 4839 et suiv.; 4905; 5216; comparaison de M. Cinq-Mars, 5401 et suiv.; 5424; 5436; 5454.
- Invitation au roi et à la reine à visiter le Canada, deux messages du Sénat à ce sujet, (lec.) 2307.
- Messages de Son Excellence : commission de régie interne, nomination, (lec.) 128, remerciements pour adresse en réponse au discours du trône, (lec.) 1999-2000; crédits supplémentaires, (lec.) 1808, 2078; sanction royale, 3230, 4354, 4470; crédits supplémentaires, 5835; prorogation, 7914, 7917.
- Pensions de certains membres du conseil privé, et indemnité des députés et sénateurs, bill (n° 18) y relatif, 2e l., décision, 3057.
- Pétitions : dépôt, (déc.) 858.
- Pilotage : commission d'enquête, Sydney-nord, (mot. Boyce pour doc.), (décision) 6997.
- Preston, W. T. R., (débat sur motion Monk demandant qu'il ne soit plus inspecteur d'immigration), décision, 7112.
- Queen's College, Kingston, motion Hartly pour présentation d'un bill y relatif, (décision) 2880.
- Renfrew-nord, vacance, (mandat émis pour nouvelle élection) 6331.
- Sanction royale, 768, 3230, 3242, 4354, 4470, 6331, 7918.
- Sénat et Chambre des communes, bill (n° 97) modifiant la loi y relative, 2e l., décision, 1836.
- Steamer "Arctic", enquête sur son voyage, débat sur motion Maclean pour adoption du 2e rapport du comité d'enquête, (décision) 6587.
- Tarifs douaniers de l'Allemagne et du Canada, (débat sur mot. Armstrong pour doc.) décision, 1990 et suiv.

Sutherland, hon. Robert Franklin—*Suite.*

Yukon: concessions minières, intervention de M. Belcourt, débat sur observ. Foster, (déclaration) 1597.
Vacances, 3.

Talbot, Onesiphore Ernest, *Bellechasse.*

Camps militaires: registres matricules, transmission au ministère, (observ. sur int. Hughes) 1039.
Fusil Ross: (rép. à observ. Hughes) 3500.

Taylor, George, *Leeds.*

Américains: établis dans l'Ouest canadien, naturalisation, (int.) 356, 433.
Bois: vente sur la réserve du lac du Poisson-Blanc, (int.) 3494.
Bouées à gaz acétylène, nombre et coût, (int. Taylor) 1016; bouées à gaz, explosion à Kingston, indemnités, (sub.) 4982 et suiv.
Canal de la baie Georgienne: explorations, noms des ingénieurs, instructions à eux données, (mot. pour doc.) 3025.
Canal Rideau, affermage de force hydraulique, (int.) 3337.
Capitaines et seconds de navires: bill (n° 7) modifiant la loi relative à leurs certificats, en comité, 493.
Chambre des communes: ameublement, (mot. pour doc.) 4133; ventilation, (observ.), débat, 5753 et suiv.
Chemins de fer: subventions, (en comité sur projet de résolution) 6328 et suiv.; bill (n° 62) modifiant la loi de 1903 relative aux chemins de fer, en comité, 6407 et suiv., 7308 et suiv.
Chemin de fer de Windsor, Essex et Lake Shore Rapid, bill (n° 150), en comité, 5359.
Compagnie dite "Macdonald Iron Company," Yukon, paiements à elle faits, (int.) 7256.
Compagnie Woods, paiements à elle faits, (int.) 1912.
Débats: comité, 2e rapport, préparation d'un index analytique, (débat sur mot. Gervais pour adop.) 2086; compte rendu des débats, erreur sur une note à propos de l'enquête sur voyage de "l'Arctic," (observ.) 3395.
Dickinson's-Landing, phare, coût, (int.) 1015.
Dimanche: bill (n° 12) concernant l'observance du dimanche, en comité: article 5, 5932 et suiv.; proposition d'amendement à l'article 5, 5932 et suiv., rejetée, 5954; article 2, allusion au chapitre 246 des statuts refondus d'Ontario, 6761; amendement Martin à art. 5, 7437 et suiv.; sur mot. Aylesworth pour suppression de l'article 5, 7489 et suiv.
Israël, quai, (sub.) 7154 et suiv.
Documents: dépôt ordonné par la Chambre, (observ. sur mot. Reid) 2388.
Douanes: inspection, conseil des douanes, statistiques, (sub.) 532.
Dragueurs: de MM. Daly et Hanmand, usage, (int.) 590, 786.
Edifices tenus à bail par le Gouvernement à Ottawa, (int.) 192.
Explications de nature personnelle: par M. Ingram, indemnité sessionnelle, article du "World," de Toronto, (observ.) 2688; par M. Foster, article de "La Presse," 26 mai 1906, (débat sur mot. Foster) 4841 et suiv.; par M. Taylor, M. Carvell, M.P., oragiste, 4914.
Ferme d'expérimentation centrale: recettes et dépenses, (int.) 787; dépenses, (int.) 2327.

Taylor, George—*Suite.*

Fromage: chambres de maturation à Brockville et ailleurs, recettes et dépenses, (int.) 604, 606; (rép. à observ. Fisher) 1040, 1626, 2335.
Gaz et lumière électrique, (sub.): appointements des inspecteurs, 2674.
Houille bitumineuse: entreposage au Canada, (int.) 1916.
Indiens, (sub.): Indiens de la Colombie-Anglaise, soins médicaux et médicaments, 1123 et suiv.; Indiens du Sang: réserve, rapport, (mot. pour doc.) 3891.
Institut impérial de Londres, renouvellement des articles canadiens y exposés, (sub.), débat sur mot. Paterson, 704.
Intérieur: ministère, (sub.) 378 et suiv., 420.
Journaux: étrangers, port, réduction, (int.) 5666.
"Leslie & Company", Yukon, paiements faits à cette maison, (int.) 7256.
Main-d'œuvre étrangère: loi y relative, jugement du juge Anglin, appel, (int.) 355.
Milice, (sub.): artillerie, armes, champs de tir, etc., 7370 et suiv.
Pensions de certains membres du conseil privé, et Sénat et Chambre des communes, bill (n° 18) abrogeant chapitres 30 et 43 des statuts de 1905 y relatifs, (débat sur 2e l.) 2592 et suiv.; pensions de certains membres du conseil privé, bill (n° 142), (motion demandant aussi pensions pour députés siégeant depuis vingt-cinq ans) 4679; pensions de certains membres du conseil privé, bill (n° 220) tendant à abroger l'acte y relatif, en comité, 7850 et suiv.
Pénitenciers: fourniture de la farine, (int.) 468, 800.
Phares: phares de Jack-Straw, Red-Horse et Gananoque, substitution d'éclairage et entretien, (int.) 603; construction de phares, et aides à la navigation, (sub.) 4903, 5044 et suiv.
Postes: ministère, (sub.) 415 et suiv.; uniformes pour facteurs, de qui achetés? (int.) 1804; taxe sur périodiques américains, (int.) 5757.
Prescott: phare du moulin à vent, coût, (int.) 1015.
Prêteurs d'argent, bill (n° 11) en comité, 7005 et suiv.
Renfrew-nord, vacance, (int.) 6287.
Rivière Chaudière: concessions de chutes d'eau, (mot. pour doc.) 4095.
Sauvalle, Marc, employé au service de l'immigration française, (int.) 3326.
Steamers: subvention à la compagnie Acadia, (int.) 3331.
Steamers et brise-glaces de l'Etat, l'"Arctic", (sub.) 3466 et suiv., 4202 et suiv., 4944 et suiv.
Tarifs douaniers de l'Allemagne et du Canada, (débat sur mot. Armstrong pour doc.) 1994 et suiv.
Terres fédérales: titres de terres émis au Manitoba dans l'Alberta et la Saskatchewan, (observ. sur mot. Ames pour doc.) 3011 et suiv.
Travaux publics: ministère, (sub.) 412.
Volailles: stations d'engraissement, (int.) 606.
William's-Head, C.-A., quarantaine, employés, (int.) 5640.
Telford, William Patteson, *Grey-Nord.*
Dimanche, observance du, bill (n° 12), en comité, article 7, 6353.

- Telford, William Patteson—*Suite*.
 Ile Griffith, acquisition, (observ.) 971.
 Indiens, (sub.): 971.
 Ottawa, (sub.) édifices administratifs, édifice de l'ouest, 6904 et suiv.
 Owen-Sound, édifice public, (sub.) 6925 et suiv.
 Vétérans canadiens, services lors des incursions féniennes, récompense, (débat sur mot. Monk) 669.
- Templeman, hon. William, *ville de Victoria, C.-A.*
 Accise: appointements, (sub.) 1601 et suiv.; services des grandes distilleries, etc., 7724.
 Alcool méthylique fourni aux fabricants, (sub.) 1614.
 Brantford: droits d'accise, perception, de 1900 à 1905, (rép. à int. Cockshutt) 539.
 Compagnies d'assurance: cautionnements en faveur de particuliers qui sont propriétaires d'entrepôts d'accise, acceptation par le département du Revenu de l'Intérieur, (rép. à int. Macdonell) 1520, 2129.
 Dimanche, observance du, bill (n° 12), en comité: article 3, paragraphe "o," 6825, amendement, 6825, adopté, 6825.
 Douanes: percepteurs, allocation pour droits perçus par eux, (sub.) 7724.
 Gaz: appointements, frais de route, appareils, etc., des inspecteurs, (sub.): 2666, 2673, 2674, 2678, 7725.
 Lumière électrique: appointements, frais de route, appareils, etc., des inspecteurs, (sub.) 2666, 2673, 2674, 2678, 7725.
 Montmagny: fermeture de la fabrique de cigares de, et renvoi de l'officier d'accise, (rép. à int. Paquet) 2333.
 Navigation: dans les eaux de la Colombie-Anglaise, (débat sur observ. Macpherson) 1556 et suiv.
 Pêcheries, (sub.) inspecteurs, gardes-pêche, etc., 3786 et suiv.
 Poids et mesures: bill (n° 14) modifiant loi y relative, 2e l., 908.
 Remèdes: falsification, enquête, (rép. à mot. Stockton) 3026.
 Revenu de l'Intérieur, (sub.): loyer, combustible, service, 2673, 2678.
 Sirop d'érable: falsification, moyens à prendre pour l'empêcher, (débat sur mot. Boyer) 1459 et suiv.
 Substances alimentaires: falsification, (sub.) 2684.
 Système métrique, (sub.): achat d'étalons, 2673; série de conférences, 2678.
 Tabac: canadien et importé, timbres, (sub.) 1611, 7724.
 Vancouver: ferme d'expérimentation, établissement, (rép. à int. Herron) 594.
 Williams, J. J., renvoi, (rép. à int. McLennan) 3000.
- Thompson, Alfred, *Yukon*.
 Alaska: frontière, difficultés, (observ.) 5314.
 Compagnie dite "Twelve Mile Power Company," bill (n° 183) la constituant en corporation, 1ère l., 4559; 2e l., 5360; 3e l., 6232; amendement du Sénat, 2e l., 7473.
 Gendarmerie à cheval du Nord-Ouest: Nord-Ouest, Yukon, Alberta et Saskatchewan, (sub.) 5091 et suiv.
 Yukon: concessions minières, intervention de M. Belcourt, (débat sur observ. Foster) 1580 et suiv.; création d'un conseil électif, (observ. sur int. Borden) 2962; lois minières applicables au Yukon, bill (n° 153) y relatif, en comité, 3503 et suiv., 4916; besoins
- Thompson, Alfred,—*Suite*.
 administratifs, (observ.), débat, 5229; annulation de certaines concessions, (observ. sur int. Borden) 6729 et suiv.
- Tisdale, hon. David, *Norfolk*.
 Canal maritime Sainte-Claire-Erié, bill (n° 46) concernant la compagnie du, 1ère l., 577; 2e l., 809; 3e l., 1345.
 Compagnie de télégraphe Grand-Tronc-Pacifique, bill (n° 61), en comité, 4861 et suiv.
 Dimanche: bill (n° 12) concernant l'observance du dimanche, en comité, 5761 et suiv.; 5904 et suiv.
 Electricité: exportation de l'énergie électrique, etc., réglementation, bill (n° 145) à cette fin, 3155.
 Explication de nature personnelle par M. Foster, (débat sur mot. Foster pour comparution de M. Cinq-Mars à la barre de la Chambre, article de "La Presse," 26 mai 1906) 4908.
 McIntosh, Mary-Eileen, bill (n° 185) pour lui faire droit, (observ. sur mot. Northrup) 5576.
- Tobin, Edmund William, *Richmond et Wolfe*.
 Dépenses: pour objets non prévus et non autorisés par le Parlement, (débat sur mot. Blain) 3537 et suiv.
 Disraéli: quai, (sub.) 7139 et suiv., 7163 et suiv.
 Fleuve-Saint-Laurent: éclairage, coût, (int.) 1191, 1625.
 Presse canadienne, association de la, comment constituée, etc., (int.) 1421.
 Sherbrooke: camp militaire cette année, (int.) 339.
- Turriff, John G., *Assiniboia-est*.
 Chambre des communes: règlements, étude, 7835.
 Compagnie de chemin de fer et d'irrigation d'Alberta, bill (n° 100) y relatif, 1ère l., 1415; 2e l., 1624; en comité, 3265; 3e l., 3316.
 Compagnie des lignes d'embranchement du Grand-Tronc-Pacifique, bill (n° 75), 3e l., 6793 et suiv.
 Compagnie dite "The Western Loan and Trust Company," bill (n° 35), en comité, 3317 et suiv.
 Indiens, (sub.): études topographiques, réserve indienne des lacs Croches, 981.
 Pensions de certains membres du conseil privé, bill (n° 220) abrogeant l'acte y relatif, en comité, 7836 et suiv.
 Réserves forestières, bill (n° 47) concernant l'établissement de, en comité, 2912 et suiv., 3410 et suiv., 3655 et suiv., 5679 et suiv.
 Terres fédérales: concédées aux chemins de fer, obligation d'en compléter le choix, (débat sur mot. Roche) 936 et suiv., 1075; administration des terres fédérales, (débat sur observ. Ames) 3204 et suiv.; (débat sur mot. Borden pour comité d'enquête concernant administration et vente des terres fédérales) 4460-4471 et suiv.
 Wagner, Philip; emploi, destitution, (observ. sur mot. Fowler) 5747 et suiv.
- Verville, Alphonse, *Maisonneuve*.
 Dimanche: bill (n° 12) concernant l'observance du dimanche, en comité: article 5, sur propositions d'amendements à l'article

Verville, Alphonse—*Suite*.

- 5, 5935 ; article 10, 6451 ; article 14, 6538, proposition d'amendement, 6538 ; sur mot. Aylesworth pour 3e l., 7551 et suiv.
Immigrants : amenés du Royaume-Uni sous de fausses représentations, (débat sur mot. Smith pour doc.) 3035 et suiv.
Immigration : agents à Winnipeg recrutant mineurs pour mines de Lethbridge, (int.) 1030.
Imprimeurs anglais de Winnipeg, plaintes, (int.) 590, 1430 ; (mot. pour doc.) 1033, 1431.
Lethbridge: grève des houilleurs, (int.) 591.
Ouvriers italiens importés à Montréal : enquête par sous-ministre du Travail, rapport, (mot. pour doc.) 1927.
Pensions de certains membres du conseil privé, et Sénat et Chambre des communes, bill (n° 18) abrogeant chapitres 30 et 43 des statuts de 1905 y relatifs, (débat sur 2e l.) 2582.
Preston, W. T. R., (débat sur motion Monk demandant qu'il ne soit plus inspecteur d'immigration) 7106 et suiv.

Walsh, Robert Nelson, *Huntingdon*.

- Adresse en réponse au discours du trône, (débat) 108.
Canal de déversement dans Saint-Anicet et Sainte-Barbe, coût, (int.) 7577.
Canal Murray : jetée de bois à l'entrée, soumissions, (int.) 7122.
Employés publics : occupations ne relevant pas de leur service, destitution, (int.) 337, 472.
Indiens, (sub.) : Indiens en général, inspection des agences et réserves, 1296 et suiv.
Rivière Saint-Louis, améliorations, (sub.) 7171 ; (tributaires), pour canaux de déversement, (sub.) 7172 et suiv.
Saint-Anicet : quai, réparations, gardien, (int.) 1619.
Sirop d'érable : falsification, moyens à prendre pour l'empêcher, (débat sur mot. Boyer) 1471.
Vétérans canadiens, services lors des incursions féniennes, récompense, (débat sur mot. Monk) 653.

Ward, Henry Alfred, *Durham*.

- Camps militaires: registres matricules, transmission au ministère, (observ. sur int. Hughes) 1037, (int.) 2691, 3402.
Canal de la Trent : explorations, (int.) 466.
Cochrane, Fred., affaire, (observ.) 871.

Watson, Robert James, *Parry-Sound*.

- Bills d'intérêt privé, présentation, (observ. sur mot. Macpherson pour prolongation de délai à cette fin) 2892.
Chemin de fer de Manitoulin et de la rive Nord, bill (n° 121) concernant la compagnie du, 1ère l., 1724 ; 2e l., 1848 ; comité et 3e l., 3524.
Steamers et brise-glaces de l'Etat, y compris "l'Arctic," (sub.) 4228 et suiv.
Transports : commission, dépôt et étude de son rapport, (débat sur mot. Hall pour doc.) 3370 et suiv.

Wilmot, Robert D., *Sunbury et Queen*.

- Hetherington, Thomas P., emploi, (int.) 5637.
Rivière Washademoak, N.-B., dragage, (int.) 603.
Wagons officiels: nombre et coût, (int.) 1018.

Wilson, Norman Frank, *Russell*.

- Chemin de fer du Pacifique à l'Atlantique, bill (n° 173) concernant la compagnie du, 1ère l., 4050 ; 2e l., 5112, 5537 ; comité, 6212 et suiv. ; 3e l., 6495 et suiv., 6863, 6892.
Compagnie du pont de la rivière Saint-Maurice, bill (n° 172) y relatif, 1ère l., 4050 ; 2e l., 5112, 5537 ; 3e l., 6232.

Wilson, Uriah, *Lennox et Addington*.

- Adresse en réponse au discours du trône, (débat) 122.
Annuaire statistique, (sub.) 7589.
Archives, (sub.) 2738 et suiv., 7585.
Baleiniers: taxe de \$50, (en comité sur projet de résolution Brodeur) 6894 et suiv.
Brevets: registre des, (sub.) 2744 et suiv.
Chemins de fer: subventions, (observ. sur mot. Emmerson, pour comité sur projet de résolution) 6298 ; en comité, 6299 et suiv. ; bill (n° 214) à ce sujet, en comité, 7022 et suiv. ; subventions, gagnées par les compagnies, (int.) 7258.
Compagnie dite "Mexican Electric Company," bill (n° 96) pour changement de nom, en comité, 2734.
Compagnie dite "The Western Loan and Trust Company," bill (n° 35), en comité, 3317 et suiv.
Dimanche : observance du, bill (n° 12), en comité : 3e l., amendement Ross à article 4, 7416.
Dragueurs: nouveaux dragueurs dans le Saint-Laurent, (sub.) 7776 et suiv.
Finances, (sub.): frais de gestion, 7661 et suiv.
Halifax: hôpital pour patients atteints du trachome, achat, (int.) 1804, (mot. pour doc.) 1926.
Homesteads: inscriptions, combien de colons en ont pris au Manitoba, dans l'Alberta et la Saskatchewan, etc., (mot. pour doc.) 214.
Houille : droit d'exploitation, (mot. pour doc.) 4096.
Immigrants : combien amenés par l'Armée du Salut, (int.) 190 ; amenés par la compagnie de l'Atlantique-nord, contrat à cet effet, etc., (mot. pour doc.) 213.
Immigration : correspondance entre le haut commissaire du Canada à Londres et son secrétaire, et W.T.R. Preston, (mot. pour doc.) 213, 1910 ; accusations, contre agents en Angleterre, (int.) 1919 ; bill (n° 170) concernant l'immigration, en comité, 5333, 5339 et suiv., 5543 et suiv. ; agences (sub.) 5648 et suiv. ; agents, (sub.) 6008 et suiv., 6119 et suiv.
Indiens : population indienne du comté de Victoria, et son médecin, (int.) 2515.
Ottawa, (sub.) : observatoire astronomique, 6897.
Pensions de certains membres du conseil privé et Sénat et Chambre des communes, bill (n° 18) abrogeant chapitres 30 et 43 des statuts de 1905 y relatifs, (débat sur 2e l.) 2585 et suiv. ; pensions de certains membres du conseil privé, bill (n° 142) y relatif, 1ère l., 1801 ; (observ. au sujet du progrès de ce bill) 4678 ; certains membres du conseil privé, bill (n° 220) tendant à abroger l'acte y relatif, en comité, 7853.
Postes, (sub.) : transport des dépêches, 565 ; divers, 571 et suiv.
Preston, W.T.R., voyage de Londres au Canada, (int.) 177 ; loyer d'une maison, et entretien, (int.) 4004.

Wilson, Uriah—Suite.

- Québec : prêt de \$150,000 à la commission du port, 4024.
 Recensement quinquennal dans l'ouest, emploi de M. Moberley, (sub.) 7645.
 Sénat et Chambre des communes, bill (n° 143) modifiant la loi y relative, 1ère l., 1801; (observ. au sujet du progrès de ce bill) 4678.
 Stations agronomiques, (sub.) 7595 et suiv.
 Trois-Rivières, port, nouveaux quais, (sub.) 7177 et suiv.
 Welton, Ont., directeur de la poste (L. L. Galliher), destitution et remplacement, (int.) 865.

Worthington, Arthur Norreys, Sherbrooke.

- Armes, employées par la milice canadienne, inspection, (int.) 439.
 Boulanger, lieut.-colonel, destitution, (mot. pour doc.) 357.
 Doull, M. le capitaine J. D., nomination dans le régiment royal canadien, (int.) 4912.
 Fusil Ross, compagnie du, constitution, siège d'affaires, etc., (int.) 1424; (mot. pour doc.) 1432; fabrication, distribution, prix, essai, etc., de ces fusils, (int.) 3327; enquête et rapport, (int.) 3496; hausse à combinaison "Sutherland", (int.) 4815.
 Guerre sud-africaine : dépenses des contingents, (int.) 1618.
 Magog : érection d'un bureau de poste (int.) 353.
 Powell, M. le capitaine, nomination dans la milice permanente, (int.) 4911.
 Salles d'exercice militaire, construction, coût, (int.) 3332.

Wright, Aaron Abel, Renfrew-sud.

- Chemins de fer : bill (n° 62) modifiant loi de 1903, en comité, 7238 et suiv.
 Chutes d'eau, (débat sur mot. Monk) pour doc.) 631 et suiv.
 Electricité : exportation de l'énergie électrique, etc., réglementation, bill (n° 145) à cette fin, 2e l., 3162 et suiv.
 Foin : débat sur projet de résolution Beauparlant tendant à en réglementer la vente, 4114.
 Gaz et lumière électrique. (sub.) : appointements des inspecteurs, 2677.
 Poids et mesures : bill (n° 14) modifiant loi y relative, 2e l., 910.
 Québec : prêt de \$150,000 à la commission du port, bill (n° 174) à cette fin en comité, 4925.
 Steamers et brise-glaces de l'Etat, y compris l'"Arctic", (sub.) 4932.

Wright, William, Muskoka.

- Chambre des communes, ventilation, (débat sur mot. Bristol) 7570.
 D'Escousse, N.-E., (int.) 1025.
 Disraéli, quai, (sub.) 7147 et suiv.
 Douanes : appointements et dépenses, (sub.) 511.
 Edifices publics : écroulement de la tour de l'ouest, (débat sur observ. Borden) 1323.
 Immigration : bill (n° 170) y relatif, en comité, 5384 et suiv.
 Lamont, M. J. H., représentant du ministère public, honoraires, (int.) 1012.
 Lewis, Jamieson Webster, affranchissement, bill (n° 85) y relatif, en comité, 2902.
 Quais de l'Etat, ingénieur et gardiens, noms et domiciles, (int.) 1924, 2514.
 Recensement quinquennal dans l'ouest, (sub.) 7648.
 Steamers et brise-glaces de l'Etat, l'"Arctic," (sub.) 3439 et suiv.
Zimmerman, Adam, Hamilton-ouest.
 Bouées à gaz : explosion à Kingston, indemnités, (sub.) 5010 et suiv.
 Canal Welland, (sub.) : éclairage électrique et force motrice, 5291.
 Cannington : receveur de la poste, destitution, (débat sur mot. Hughes pour doc.) 2520 et suiv.
 Chemins de fer : bill (n° 62) modifiant la loi de 1903 y relative, en comité, 6275 et suiv., 6408.
 Chemin de fer Hamilton-Waterloo-Guelph, bill (n° 104) constituant en corporation la compagnie du, 1ère l., 1517; 2e l., 1767; 3e l., 3766.
 Compagnie d'assurance contre le feu, dite "National Fire Insurance Company of Canada," bill (n° 63) la constituant en corporation, 1ère l., 859; 2e l., 1007.
 Compagnies de prêts : bill (n° 40) y relatif, 1ère l., 460; 2e l., 920, renvoi au comité des banques et du commerce, 920; comité, 3359; 3e l., 7193.
 Dimanche, bill (n° 12), en comité : article 3, 6806 et suiv.; amendement Galliher à article 3, 7457.
 Douanes : appointements et dépenses, (sub.) 512.
 Milice, (sub.) : artillerie, armes, champs de tir, etc., 7376 et suiv.; habillement et petit équipement, 7381.
 Steamers et brise-glaces de l'Etat, y compris l'"Arctic," (sub.) 4974 et suiv.
 Tabac : canadien et importé, timbres, (sub.) 1612 et suiv.

INDEX

2e PARTIE — SUJETS

- ACADEMIE des Beaux-Arts, (sub.) 7792.
- Accidents : sur le fleuve Saint-Laurent, (int. Bergeron) 604, 795, 1007, 1135.
- Accise, (sub.) : appointements, 1601; pour pourvoir au paiement du service des grandes distilleries, etc., 7724.
- Acier: primes, total payé, (int. Schaffner) 7577.
- Acton-Vale, édifice public, (sub.) 6916.
- Adresse en réponse au discours du trône, (débat): M. Knowles, 21; M. Chisholm, 28; M. R. L. Borden, 35; sir Wilfrid Laurier, 52; l'hon. M. Foster, 61; l'hon. M. Fisher, 78; M. Stockton, 83; M. W. F. Maclean, 83; M. Lennox, 98; M. Cockshutt, 100; M. Walsh, 108; M. Lake, 108; l'hon. M. Oliver, 115; M. Wilson, 122; M. Barr, 123; M. Ingram, 126; motion de sir Wilfrid Laurier demandant que l'adresse soit grossoyée et envoyée à Son Excellence le Gouverneur général.
- Affaires indiennes: appointements et dépenses, (sub.) 379; nombre de fonctionnaires, chiffre de la population indienne, (int. Armstrong) 1136; rapports des agents de la Colombie-Anglaise, (mot. Borden pour doc.) 1798; appointements, (sub.) 6136; écoles, (sub.) 6136.
- Agriculture : ministère, appointements et dépenses, (sub.) 383; comité d'agriculture et de colonisation, conférences, traduction en français, (int. Parent) 593; à propos d'une déposition de M. Scott, (observ. Monk) 1197; rapport annuel, (dépôt) 1615; comité, 3e rapport, (mot. McKenzie pour adop.) 2081; 5e rapport, (W. T. R. Preston), présentation par M. Mackenzie, 4259; (mot. Monk pour renvoi au comité, pour audition du témoignage de M. J. A. Smart) 2081; produits agricoles, importation et exportation pendant dernier exercice, (mot. Clements pour doc.) 2099; produits agricoles déclarés en douane au Sault-Sainte-Marie, comme venant des Etats-Unis, (int. Boyce) 2140; (mot. Monk pour mise à l'étude du 5e rapport, concernant W. T. R. Preston) 4260; comité d'agriculture, (mot. Laurier pour remplacer M. Talbot par M. McIntyre comme membre de ce comité) 4354, pour remplacer M. Lachance par M. Fortier, 4558.
- Ahearn et Soper : paiements à eux faits, (int. Northrup) 4910.
- Ajournement: (mot. Brodeur) 3890; mot. Laurier, 6718.
- Alaska : frontière, difficultés, (observ. Thompson) 5314.
- Alberta et Saskatchewan, bureaux d'enregistrement, appointements et dépenses casuelles, (sub.) 6128.
- Alcool méthylique, droit, (int. Ganong) 5643; alcool méthylique fourni aux fabricants, (sub.), 1614.
- Allen, James, bill (n° 192) tendant à lui faire droit, 1ère l., 5206; 2e l., 5360; comité et 3e l., 6189.
- Amaranthe, bureau de poste, établissement, (int. Barr) 1024.
- Américains: établis dans l'Ouest canadien, naturalisation, (int. Taylor) 356, 433.
- Amherstburg, chenal, améliorations, (sub.) 7179.
- Anse-au-Griffon: travaux, dépenses, (int. Monk) 1191.
- Antigonish, édifices publics, (sub.) 6915.
- Annuaire statistique: crédit supplémentaire, (sub.) 2751, 7589.
- "Appeal to Reason", journal, prohibé par le ministre des Postes, (int. Barr) 1923; interdiction levée, (int. Barr) 5752.
- Arbitrage: entre le Gouvernement et le Grand-Tronc, (int. Borden) 232; entre le Canada et les provinces d'Ontario et de Québec, frais, (sub.) 7793.
- Arbitrages et sentences arbitrales, (sub.) 6956.
- Arboriculteurs: congrès, rapport, (int. Armstrong) 5638.
- Arboriculture fruitière, développement, (sub.) 7619.
- Arcand, A., paiement à sa veuve, (sub.) 6136.
- Archives, (sub.) : somme additionnelle, 2737; services de M. Doughty, 7579 et suiv.
- "Arctic", steamer (voir steamers et brise-glaces de l'Etat, lettre S; aussi steamer "Arctic", lettre S).
- Armée impériale : situation des officiers, (int. Hughes) 4355.
- Armée du Salut, immigration de ses membres au Nord-Ouest, (int. Hughes) 6992.
- Armes : armes employées par la milice canadienne, inspection, (int. Worthington) 439.
- Arnes, qual, (sub.) 7189.
- Association dite "British Medical Association", réunion à Toronto, contribution, (sub.) 7793.
- Association dite "Northwest Commercial Travelers' Association of Canada", bill (n° 212) y relatif, 1ère l., 6143; 2 l., 6893; comité et 3e l., 7472.
- Association dite "Pacific Marine Underwriters", bill (n° 54) la constituant en corporation, 1ère l., 680; 2e l., 961; comité et 3e l., 3834.
- Association dite "Temple Mutual Life Association", bill (n° 38) la constituant en corporation, 1ère l., 460; 2e l., 961.
- Association dite "Woman's Art Association of Canada", bill (n° 59) y relatif, 1ère l., 769; 2e l., 1007.
- Assurances (voir "compagnies d'assurance", lettre "C").
- Auditeur général, rapport, dépôt, (int. Borden) 7; (dépôt par sir Wilfrid Laurier) 128, 174; (mot. Foster pour doc.) 502; version française du rapport, dépôt, (int. Bergeron) 5897, (rép. de M. Parmelee à int. Bergeron) 6032; distribution du rapport en fascicules, (observ. Borden) 6288; bureau, (sub.): appointements et dépenses casuelles, 7790; augmentation d'appointements, 7790.
- Aylmer, (Elgin), nouveau bureau de poste, emplacement, (mot. Ingram pour doc.) 211.

- Aylesworth, hon. A. B., ayant occupé comme avocat dans combien de causes depuis nomination comme dir. gén. des Postes ? (int. Bennett) 442; ses relations professionnelles avec la compagnie des tramways de Toronto, (int. Lennox) 3333; démission comme ministre de la Justice, (int. Hughes) 5573.
- Aylmer, W. F., nomination, (int. Roche) 5128.
- BADDECK**: quai, emplacement, (int. Blain) 2517.
- Baie Georgienne: station biologique, laboratoire, (sub.) 3801.
- Baie Machedash, dragage, (int. Bennett) 2514.
- Baie d'Ungava, Labrador, réclamations de Terre-Neuve à ce sujet, (int. Gervais) 7669.
- Baker, Harriett Wesley, bill (n° 179), pour lui faire droit, 1ère l., 4558; 2e l., 5071; comité et 3e l., 5634.
- Baleiniens: droit de \$50 sur chacun, (mot. Brodeur pour comité sur projet de résolution) 6245; en comité, 6394; projet lu et adopté, 6395.
- Banff: chemins, ponts, etc., (sub.) 6092.
- Banque dite "Citizens' Bank of Canada" bill (n° 187) y relatif, 1ère l., 5014; 2e l., 5360; comité et 3e l., 5634.
- Banque dite "Chartered Bank" de Londres et Canada, bill (n° 204) la constituant en corporation, 1ère l., 5666; 2e l., 5893; comité et 3e l., 6892.
- Banque coloniale du Canada, bill (n° 188) la constituant en corporation, 1ère l., 4914; 2e l., 5360; comité et 3e l., 5634.
- Banque dite "Farmers' Bank of Canada", bill (n° 127) y relatif, 1ère l., 1800; 2e l., 1912; 3e l., 3316.
- Banque Monarque du Canada, bill (n° 186) y relatif, 1ère l., 4914; 2e l., 5535; comité et 3e l., 6212.
- Banque dite "Pacific Bank of Canada", bill (n° 50) y relatif, 1ère l., 680; 2e l., 961; comité, 3322; 3e l., 3323.
- Banque Provinciale du Canada, bill (n° 49) y relatif, 1ère l., 679; 2e l., 961; comité et 3e l., 3317.
- Banque dite "Royal Bank of Canada" bill (n° 131) y relatif, 1ère l., 1800; 2e l., 1912; comité, 4496, 4857, 6175 et suiv.; comité et 3e l., 6188.
- Banque dite "United Empire Bank of Canada", bill (n° 52) la constituant en corporation, 1ère l., 680; 2e l., 961.
- Baril, Alfred, emploi à Sorel, (int. Léonard) 865.
- Bateaux pêcheurs des Etats-Unis, allocation aux percepteurs des douanes sur émission de permis de pêche à ces bateaux, (sub.) 3803.
- Bateaux à vapeur: inspection, bill (n° 16) modifiant loi de 1898, 1ère l., 258; 2e l., 1188; inspection, (sub.) 3781.
- Battleford, pont sur la rivière Bataille, (sub.) 7216.
- Baudets: importés pour fin de reproduction, droits, (int. Jackson) 866.
- Bayfield: port, dépenses, (int. Gunn) 597.
- Baysville: préposé à la garde du quai, (int. Wright) 1924.
- Beaverston, port, améliorations, (sub.) 7179.
- Bell's Rapids: bureau de poste, établissement, (int. Porter) 207.
- Belle-Rivière, chenal, dragage, (sub.) 7179.
- Belleville, édifice public, (sub.) 6922.
- Bestiaux, santé des, crédit supplémentaire, (sub.) 2751; acquisition de bestiaux pour agences indiennes, (int. Herron) 4814; service d'hygiène, quarantaine; maladie des bestiaux de Pictou et d'Antigonish, (sub.) 7649.
- Bétail canadien: interdiction en Angleterre, représentations pour la faire cesser, (int. Sproule) 186; bétail du comté de Victoria, maladie, (int. Hughes) 437.
- Beurre: peseur public à Montréal, (int. Armstrong) 4816; beurre fabriqué à Nappan et à Mabou par le gouvernement, (int. Lefurgey) 5310.
- Bibliothécaires, rapport, 7.
- Bibliothèque: comité, nomination, (mot. Laurier) 173; pourquoi n'y a-t-il pas d'employé à la bibliothèque, le dimanche après-midi ? (int. Hughes) 2294.
- Bic, quai, (sub.) 7135.
- Billets fédéraux, émission et rachat, (sub.) 7661.
- Bills d'intérêt privé: prolongation de délai, (mot. Grant) 858, (mot. Dymont) 1629, (mot. Macpherson) 2890; bills présentés sans motion préalable demandant prolongation de délai, (observ. Sproule) 2389.
- Birnie, district de: facilités postales, (int. Roche) 5128.
- Blé: inspection à Winnipeg, (int. Lake) 5126.
- Blooming-Point, I.P.-E., établissement d'un bureau de poste, pétition à cette fin, (int. McLean) 343.
- Bois: permis d'en couper, (mot. Foster pour doc.) 219; surintendance des mesureurs, à Québec, vacance, (int. Morin) 3326; vente sur la réserve du lac du Poisson-Blanc, (int. Taylor) 3494; mesurage et inspection, (sub.) 7756.
- Bouées: à gaz acétylène, nombre et coût, (int. Taylor) 1016; bouées, installation dans le chenal, entre Châteauguay et Beauharnois, (int. Piché) 2795; bouées fabriquées à l'étranger, (int. Foster) 3495; entretien et réparations des bouées, (sub.) 3710 et suiv.; bouées à gaz, paiements à Thomas L. Wilson, (int. Foster) 793; explosion à Kingston, indemnités, (sub.) 4982.
- Boulangier, lieutenant, colonel, destitution, (mot. Worthington pour doc.) 357.
- Bracebridge: préposé à la garde du quai, (int. Wright) 1924.
- Brandon, salle d'exercice, (sub.) 6931.
- Brantford: revenu postal et douanier, (int. Cockshutt) 351; bureau de poste, salaires et gages, (int. Cockshutt) 352; droits d'accise, perception, de 1900 à 1905, (int. Cockshutt) 589; édifice public, (sub.) 6922.
- Brevets: "Bulletin des Brevets," (sub.) 2744, 7586.
- Brise-glaces de l'Etat: entretien et réparations, (sub.) 3279 et suiv., 3435 et suiv.
- Bronte, port, améliorations, (sub.) 7180.
- Brooks, F. L., et Cie; paiement fait à cette maison, (int. Foster) 1143, (int. Northrup) 3499.
- Brothier, Désiré, mise en liberté, (int. et observ. Borden) 5115, (int. Macpherson) 5312, (observ. Macpherson) 5456 et suiv.
- Budget: exposé budgétaire, débat, 3916 et suiv.; l'hon. M. Fielding, 3916; l'hon. M. Foster, 3935; l'hon. M. Paterson, 3962; M. Cockshutt, 3986; budget, exercice de neuf mois finissant le 31 mars 1907, (projet de résolution Fielding demandant crédits) 7854; bill (n° 225) accordant ces sommes à Sa Majesté, 1re et 2e l., 7854.

- Bulmer, Nettie M., bill (n° 218) pour lui faire droit, 1ère et 2e l., 6862; 3e l., 7193.
- Câble du Pacifique, exploitation, pour aider à combler déficit, (sub.) 7793, détails, 7911.
- Cabotage: (mot Clarke modifiant loi y relative) 609.
- Caisses d'épargnes postales, (Nouveau-Brunswick et Nouvelle-Ecosse) nombre, où situées, recettes, etc., (int. Sinclair) 1141.
- Calgary, entrepôt de douane et bureau de poste, (sub.) 6941.
- Campeau, Michel, emploi au département des Postes, (int. Jackson) 865, 1425.
- Campbellton, quai, (sub.) 7127.
- Camps militaires: registres matricules, transmission au ministère, (int. Hughes) 1036, (int. Ward) 2691, 3402; approvisionnement, (int. Hughes) 2093; camp annuel, où sera-t-il établi en 1906, (int. Hughes) 2095; projet d'établissement dans le comté de Simcoe, (int. Lennox) 5643.
- Camp militaire à Sherbrooke, (int. Lanctôt) 2797.
- "Canadian Bible Society, Auxiliary to the British and Foreign Bible Society," bill (n° 20) la constituant en corporation, 1ère l., 362; 2e l., 541; 3e l., 2733.
- "Canadian Handicraft Guild", bill (n° 166) le constituant civilement, 1ère l., 2399; 2e l., 3524; comité et 3e l., 4051.
- "Canadian Law Library", contribution, (sub.) 7741.
- "Canadian Lloyds Certificate", bill (n° 114) la constituant en corporation, 1ère l., 1629; 2e l., 1847; comité et 3e l., 5360.
- Canal de la baie Georgienne: études topographiques, coût, (int. Monk) 347; explorations à ce sujet, noms des ingénieurs instructions à eux données, (mot. Taylor pour doc.) 3025; tracé, études, (sub.) 6963.
- Canal de Beauharnois: a-t-on fait des travaux à la tête de ce canal, l'année dernière? (observ. Bergeron) 7724.
- Canal de Carillon, (sub.): barrages, 5204.
- Canal de Cornwall: halage des navires par force électrique, contrat à cette fin, (int. Lancaster) 790; contrat pour halage des navires, (mot. Ames pour doc.) 2359; améliorations, (sub.) 5492.
- Canal de déversement dans Saint-Anicet et Sainte-Barbe, coût, (int. Walsh) 7577.
- Canal des Galops, section "Cardinal," coût estimatif, (int. Staples) 1024; (sub.): pour arrêter une fuite dans la berge, 5205.
- Canal de Grenville, (sub.): barrages, 5204.
- Canal de Lachine, (sub.): reconstruction de murs inclinés, 5204; réparations, 5492; personnel, 7695; indemnité à W. Mitchell, blessé, 7711; installation électrique, 7722.
- Canal maritime Sainte-Claire-Erié, bill (n° 46) concernant la compagnie du, 1ère l., 577; 2e l., 809; 3e l., 1345.
- Canal de Montréal à Ottawa et à la baie Georgienne, bill (n° 57) concernant la compagnie du, 1ère l., 769; 2e l., 1007; comité et 3e l., 5535.
- Canal Murray, jetée en bois à l'entrée, soumissions, (int. Walsh) 7122.
- Canal de Newmarket: projet, études, estimation du coût, (int. Lennox) 1618.
- Canal de la Pointe-Farran, matériel d'éclairage au gaz acétylène, installation, dépenses, (int. Reid) 1734, 4138.
- Canal Rideau, affermage de force hydraulique, (int. Taylor) 3837; enlèvement des entrepôts, côté ouest, (int. Blain) 4815; (sub.): construction de trois ponts tournants, 5302.
- Canal du Sault-Sainte-Marie, (sub.): construction, 5293, 5491; abri pour les écluseurs, 7717.
- Canal de Soulanges, (sub.): construction, 5491; éclairage électrique, etc., 5492.
- Canal de la Trent: enquête, (int. Hughes) 195; travaux, (int. Porter) 208; explorations, (int. Ward) 466; rupture, (int. Hughes) 608; enquête, emploi de R. J. McLaughlin et de D. O'Connell, (int. Hughes) 609; eaux tribulaires, attribution, (int. Hughes) 864; profondeur du canal, (int. McColl) 866; forces hydrauliques, vente, louage ou cession, (int. Hughes) 1430; travaux, marchés et dépenses à ce sujet, (mot. Hughes pour doc.) 1431; barrages construits par le gouvernement d'Ontario sur cours d'eau alimentant le canal, prise de possession par le département des Chemins de fer, (dépot de doc. par M. Emerson) 1629; creusement, (mot. Hughes pour doc.) 1635; surintendant, qui est-il? (int. Hughes) 1915; écluse de Peterborough, défauts, renvoi d'employés, (mot. Barker pour doc.) 1927; (mot. Hughes pour doc.) débat, 3334 et suiv.; (sub.): construction, 5294; améliorations sur la rivière Holland, 5295; améliorations, 5300; achat d'un remorqueur, 5494; personnel, 7710; réparations, 7710.
- Canal Welland: améliorations, pont n° 11, etc., (int. Lalor) 598; ponts d'Allanburg et de Market-Crossing, et passage sous le canal, à Welland, coût, (int. Lalor) 599; (sub.): éclairage électrique et force motrice, 5289; creusement, 5492; indemnité à D. W. Parr, 7711.
- Canal de Williamsburg, dépenses, (int. Reid) 1016; appareil à lever les portes, construction, (sub.) 5492.
- Canaux: écluseurs, réglementation de leurs salaires, (int. Boyer) 4817; perception du revenu, (sub.) 5477; éclairage, (mot. Sproule et Foster pour doc.) 6725.
- Canaux de la province de Québec, (sub.): nouveau tonnage, levés, plans, etc., 5204; construction de deux allèges, 5204.
- Canning, quai, construction, (sub.) 6978.
- Cannington, directeur de la poste, destitution, (int. Hughes) 195, 233, 437, 470; (mot. Hughes pour doc.) débat, 2519 et suiv.
- Canon du midi, service, (sub.) 481.
- Canonnières: coulées bas dans la rivière Thames, don d'icelles par le Gouvernement à un Américain, (int. Kemp) 344, 2612.
- Canso, service médical, (int. Daniel) 442.
- Canton Fabre, lac Témiscamingue, quai, (sub.) 7136.
- Cap de Hillsborough, receveur de la poste, destitution et remplacement, (int. Martin) 3140.
- Capitaines et seconds de navires, bill (n° 7) modifiant la loi relative à leurs certificats, 1ère l., 18; 2e l., 475; comité, 484, 872, 1033; (mot. Brodeur pour renvoi à comité spécial) 1033, (mot. Lancaster pour remplacer M. Lefurcy par M. Bergeron dans ce comité) 1034.
- Cap-Tourmentin, port, (sub.) 7128.
- Carbure: achat, (int. Foster) 1020, 1139.
- Cartes du Canada et des territoires du Nord-Ouest, (sub.) 6096, 6127.

- M. Carvell, M. P., orangiste, explication par M. Taylor, 4914; tarif élevé, article du "Star", de Montréal, M. T. Martin, 5207.
- Chaloupe automobile, pour explorations géologiques, dans la Colombie-Anglaise, (sub.) 6129.
- Chamberlain, Dr T. F., emploi, (int. Broder) 5126.
- Chambre des communes: bill (n° 3) modifiant la loi y relative, 1ère l., 16; 2e l., 454; (mot. Borden pour renvoi au comité) 454;
- Sénat et Chambre des communes, bill (n° 10) modifiant l'acte y relatif, (voir Sénat, lettre S) 1ère l., 19; séances de la Chambre, erreur dans le procès-verbal, (observ. Borden) 1005; (mot. Laurier pour présence des mesures du Govt, le jeudi) 1301; présidence: inventaire des fournitures et de l'ameublement, correspondance, etc., (mot. Lancaster pour doc.) 2337-38; ameublement, (mot. Belcourt pour doc.) 3024; (mot. Taylor pour doc.) 4138; défauts de l'acoustique dans la salle des séances (observ. Bole) 3232; ameublement de l'appartement du président, (mot. Lancaster pour doc.) 2337-38, 5314, 5669; séances du matin, (mot. Laurier) 5644; ventilation, (débat sur observ. Taylor) 5753; ordre des affaires, (mot. Laurier) 6718, 7384; révision du règlement, rapport du comité nommé à cette fin, (mot. Laurier pour renvoi au comité général de la Chambre) 7250; employés du bureau de distribution, augmentation d'appointements, rapport du comité des impressions, à ce sujet, (mot. Laurier pour renvoi à la commission d'économie interne), débat, 7251 et suiv.; agrandissement des pièces de l'Orateur, (mot. Foster pour doc.) 7562 et suiv.; ventilation, éclairage et acoustique de la Chambre, (observ. Bristol), débat, 7563 et suiv.; règlements de la Chambre, (mot. Laurier pour étude du rapport du comité spécial chargé de les remanier), débat, 7670 et suiv.; (sub.): comités, commis, etc., 7788; règlements de la Chambre, débat, (suite), 7817 et suiv.
- Champlain, érection d'un monument à sa mémoire, à Saint-Jean, N.-B., (sub.) 7794.
- Champs de tir dans les Provinces maritimes, (int. Hughes) 5895.
- Chance-Harbour, brise-lames, (sub.) 7133.
- Charlottetown: gare, construction, soumissions à ce sujet, salaire des ouvriers, (int. McLean) 2335; exposition, (sub.) 7648; bureau du sous-receveur général, (sub.) 7661.
- Châteauguay, quais, (sub.) 7136.
- Château-Richer: brise-lames, emporté, (int. Ames) 4067; quayages depuis 1904, (int. Ames) 4820.
- Chemins à barrières de Montréal, commission des: dette, recettes et dépenses, (mot. Monk pour doc.) 452.
- Chemins de fer, bill (n° 6) modifiant la loi de 1903 y relative, 1ère l., 17; 2e l., 473; comité, 475; 3e l., 809; bill (n° 8) idem, 1ère l., 18; 2e l., 361, 501, 875; (mot. Emmerson pour renvoi au comité) 890; nomination du comité (mot. Emmerson) 921; bill (n° 9), idem, 1ère l., 19; 2e l., 361, 459, 809, 1767, 2130; bill (n° 17), idem, 1ère l., 258 2e l., 915; (mot. Lennox pour renvoi au comité) 918; nomination du comité, (mot. Emmerson) 921; bill (n° 62), idem, 1ère l., 770; 2e l. et comité, 1637; comité, 2629, 4170. 6245; explication de nature personnelle par M. Lennox, compte
- Chemins de fer—*Suite.*
- rendu du "Daily Star", de Toronto au sujet de cette discussion en comité, 1808; comité, bill (n° 62) 6349; courriers de chemins de fer dans la division de York-nord, (int. Lennox) 341; accidents au Canada, int. Kemp) 462; (mot. Laurier pour ajouter MM. Dugas et Pringle au comité chargé d'étudier le bill (n° 62) 4558; (observ. Lennox au sujet du progrès du bill (n° 17) 4646, 4680; (observ. Borden, idem, au sujet du bill (n° 8) 4680; bill (n° 62), en comité, 7262 et suiv.; amendement W. F. Maclean, 7304, mis aux voix et rejeté, 7314-15; amendement Sproule, 7315, mis aux voix et rejeté, 7316-17; amendements du Sénat, 7786, 7857 et suiv., mis aux voix et adoptés, 7863-64; bill (n° 152) modifiant la loi de 1903, 1ère l., 2512; subventions aux chemins de fer, (int. Macdonell) 2797; (mot. Macdonell pour doc. 3359; loi des chemins de fer à quelles compagnies applicable, (int. Maclean) 4066; bill de l'hon. M. Emmerson modifiant la loi des chemins de fer, quand sera-t-il présenté (int. Bergeron) 4138; études et inspections, (sub.) 5302; perception du revenu, (sub.) 5476; accidents, inspecteur des, (int. Pringle) 6244; sera-t-il voté des subventions au cours de la présente session? (int. Borden) 5669; subventions, (mot. Emmerson pour comité sur projet de résolution à cette fin) 6279; en comité, 6290 et suiv, 6333 et suiv.; projet lu et adopté, 6349; bill (n° 214) autorisant l'octroi de subventions à certains chemins de fer, 1ère l., 6349; 2e l. et comité, 7022; 3e l., 7034, 7039; subventions, gagnées par les compagnies, (int. Wilson) 7253.
- Chemins de fer de l'Etat, fournitures par la "Eastern Railway Supply Company", (int. Barker) 177; fournitures par cette compagnie et autres, (mot. Barker pour doc.) 214, 870.
- Chemins de fer et canaux, comité, (mot. Laurier pour remplacer M. Talbot par M. McIntyre comme membre de ce comité) 4354 (sub.): appointements, 5136; frais de litiges, 5308; comité, (mot. Campbell pour permission de siéger pendant séances de la Chambre) 5497.
- Chemin de fer de l'Atlantique à l'Ouest de Québec, bill (n° 64) concernant la compagnie du, 1ère l., 859; 2e l., 1007; 3e l., 1623.
- Chemin de fer d'Ashcroft à Barkerville et à Fort-George, bill (n° 89) constituant en corporation la compagnie du, 1ère l., 1300; 2e l., 1624; 3e l., 2733; amendements du Sénat, (adoption) 5536-37.
- Chemin de fer de la baie Crawford à Sainte-Marie, bill (n° 53) concernant la compagnie du, 1ère l., 680; 2e l., 961; 3e l., 1623.
- Chemin de fer de la baie James, bill (n° 184) concernant la compagnie du, 1ère l., 4870; 2e l., 5360; comité et 3e l., 5634.
- Chemin de fer de Buffalo, Niagara et Toronto, bill (n° 42) constituant en corporation la compagnie du, 1ère l., 502; 2e l., 808; comité et 3e l., 4051.
- Chemin de fer de Burke's-Falls à French-River, (motion Mackenzie pour présentation d'un bill constituant en corporation la compagnie du, 2880; bill (n° 158) constituant en corporation la compagnie du, 1ère l., 3140; 2e l., 3324; comité et 3e l., 5535.
- Chemin de fer de Calgary à Edmonton, bill (n° 77) concernant la compagnie du, 1ère l., 1034; 2e l., 1347; 3e l., 1847; remboursement,

- Chemin de fer de Calgary à Edmonton—*Suite*. à cette compagnie, du prix de vente de droits miniers faisant partie de sa concession de terres, ledit prix ayant été reçu par le ministère de l'Intérieur, (sub.) 6007.
- Chemin de fer de Calgary à Fernie, bill (n° 71) constituant en corporation la compagnie du, 1ère l., 921; 2e l., 1346; 3e l., 1847.
- Chemin de fer de Campbellford, lac Ontario et Occidental, bill (n° 24) concernant la compagnie du, 1ère l., 362; 2e l., 541; comité et 3e l., 1180.
- Chemin de fer Canada-Atlantique, bill (n° 39) concernant la compagnie du, 1ère l., 460; 2e l., 587; comité, 2736; 3e l., 2791.
- Chemin de fer Canada-Est, chef du mouvement, bureau transporté à Newcastle, N.-B., (int. Crockett) 1025.
- Chemin de fer canadien du Nord, compagnie du, terres à être choisies par elle, (int. Foster) 1913; choix de terres, (int. Roche) 2795, (mot. Roche pour doc.) 3359; (int. Ames) 3834, 4068.
- Chemin de fer canadien du Pacifique, choix des terres de sa concession est-il terminée, délivrance des titres, (int. Lake) 342, (int. Roche) 791; bill (n° 22) concernant cette compagnie, 1ère l., 362; 2e l., 541; comité et 3e l., 1180.
- Chemin de fer central d'Algoma à la baie d'Hudson, bill (n° 125) concernant la compagnie du, 1ère l., 1800; 2e l., 2128; comité et 3e l., 3524.
- Chemin de fer central du Canada, bill (n° 149) concernant la compagnie du, 1ère l., 2384; 2e l., 2791; comité et 3e l., 5535.
- Chemin de fer central de la Frontière à Kamloops et à Cribou, bill (n° 73) concernant la compagnie du, 1ère l., 1002; 2e l., 1346; 3e l., 1847.
- Chemin de fer central d'Ontario, bill (n° 98) concernant la compagnie du, 1ère l., 1414; 2e l., 1624; comité, 3264; 3e l., 3264.
- Chemin de fer du Cheval-Blanc à Alesk, bill (n° 31) concernant la compagnie du, 1ère l., 362; 2e l., 542; 3e l., 1345.
- Chemin de fer de Cobalt-Range, (motion McCool pour présentation d'un bill constituant en corporation la compagnie du,) 2880; bill (n° 159) constituant en corporation la compagnie du, 1ère l., 3140; 2e l., 3324; comité et 3e l., 5634.
- Chemin de fer Erié-London-Tilsonburg, bill (n° 117) constituant en corporation la compagnie du, 1ère l., 1724; 2e l., 1847; comité et 3e l., 4305.
- Chemin de fer de l'Est du Pacifique, requête pour charte, (mot. Belcourt pour adop. notwithstanding expiration du délai) 1724; bill (n° 205) constituant en corporation la compagnie du, 1ère l., 5692; 2e l., 6232.
- Chemin de fer d'Esquimalt à Nanaimo, bill (n° 28) concernant la compagnie du, 1ère l., 362; 2e l., 541; comité et 3e l., 1180.
- Chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique, bill (n° 58) concernant la compagnie du, 1ère l., 769; 2e l., 1187; bill retiré, 1188; bill (n° 84), idem, 1ère l., 1190; 2e l., 1420; comité, 2307, 2771; 2e l., 2772.
- Chemin de fer de Grand-Valley, bill (n° 130) concernant la compagnie du, 1ère l., 1800; 2e l., 2128; comité et 3e l., 6188.
- Chemin de fer Hamilton-Waterloo-Guelph, bill (n° 104) constituant en corporation la compagnie du, 1ère l., 1517; 2e l., 1767; 3e l., 3766.
- Chemin de fer de Huron et d'Ontario, bill (n° 112) concernant la compagnie du, 1ère l., 1629; 2e l., 1847; comité et 3e l., 3523.
- Chemin de fer de Kamloops et du défilé de Yellowhead, bill (n° 27) constituant en corporation la compagnie du, 1ère l., 362; 2e l., 541; 3e l., 2127.
- Chemin de fer de Kingston à Pembroke, bill (n° 44) concernant la compagnie du, 1ère l., 503; 2e l., 809; 3e l., 1623.
- Chemin de fer de Kootenay à Arrowhead, bill (n° 30) concernant la compagnie du, 1ère l., 362; 2e l., 542; comité, 1185; 3e l., 1187.
- Chemin de fer de Manitoba et de Kéwatin, bill (n° 213) concernant la compagnie du, 1ère l., 6232; 2e l., 6893; comité et 3e l., 7472.
- Chemin de fer de Manitoulin et de la rive Nord, bill (n° 121) concernant la compagnie du, 1ère l., 1724; 2e l., 1848; comité et 3e l., 3524.
- Chemin de fer du Manitoba et du Sud-est, le choix des terres concédées à cette compagnie, a-t-il été fait? (int. Roche) 795.
- Chemin de fer de Nakups à Slocan, bill (n° 32) concernant la compagnie du, 1ère l., 362; 2e l., 542; comité, 1346.
- Chemin de fer de Niagara, Queenston et Sainte-Catherine, bill (n° 25) concernant la compagnie du, 1ère l., 362; 2e l., 541; 3e l., 3766.
- Chemin de fer de Niagara à Sainte-Catherine et à Toronto, (bill n° 133) concernant la compagnie du, 1ère l., 1800; 2e l., 2128; comité et 3e l., 4051.
- Chemin de fer du Nord du Canada, bill (n° 113) y relatif, 1ère l., 1629; 2e l., 1847; 3e l., 2733.
- Chemin de fer du nord d'Ontario à Timagami, bill (n° 132) concernant la compagnie du, 1ère l., 1800; 2e l., 2128; comité et 3e l., 3524.
- Chemin de fer d'Ottawa à Brockville et au Saint-Laurent, bill (n° 151) concernant la compagnie du, 1ère l., 2512; 2e l., 2791; comité et 3e l., 3524.
- Chemin de fer Pacifique-Atlantique: a-t-il été déclaré d'utilité générale? (int. Boyce) 863; bill (n° 173) concernant la compagnie du, 1ère l., 4050; 2e l., 5112, 5537; comité, 6212; motion Stewart pour 3e l., 6495; 3e l., 6863, 6892.
- Chemin de fer du Pacifique-Nord à Omineca, bill (n° 80) concernant la compagnie du, 1ère l., 1034; 2e l., 1347; 3e l., 2127.
- Chemin de fer Prince-Albert-Saskatchewan du Nord et baie d'Hudson, 1ère et 2e l., 6862; 2e l., 6893; comité et 3e l., 7472.
- Chemin de fer Qu'Appelle-lac Long et Saskatchewan, prêts, concessions de terres, etc., (mot. Borden pour doc.) 174, (mot. Borden pour doc.) 359; (mot. Foster pour doc.) 210; décret du 1er août 1902, quand communiqué à la compagnie? (int. Borden) 441; choix de terres concédées à cette compagnie, a-t-il été complété? (int. Roche) 795; (int. Borden) 327, (mot. Borden pour doc.) 3399, (rép. Oliver à mot. Borden pour doc.) 3594; bill (n° 86) concernant la compagnie du, 1ère l., 1299; 2e l., 1623; comité, 2735, 2773; 3e l., 2779.
- Chemin de fer Québec-Midland, bill (n° 23) constituant en corporation la compagnie du, 1ère l., 362; 2e l., 541; comité, 1345; 3e l., 1346.
- Chemin de fer de Québec à Montréal et au Sud, bill (n° 72) constituant en corporation la compagnie du, 1ère l., 921; 2e l., 1346; comité et 3e l., 3523.

- Chemin de fer de Québec au Saguenay et au golfe Saint-Laurent, bill (n° 141) concernant la compagnie du, 1ère l., 1801; 2e l., 1912; comité et 3e l., 3524.
- Chemin de fer de la rive Sud et du Sud de Québec, bill (n° 108) concernant la compagnie du, 1ère l., 1724; 2e l., 1847.
- Chemin de fer de la rivière Fording, bill (n° 197) autorisant la compagnie du, 1ère l., 5309; 2e l., 5535; comité et 3e l., 6189.
- Chemin de fer de Schomberg-Aurora, bill (n° 102) concernant la compagnie du, 1ère l., 1517; 2e l., 1767; 3e l., 2733.
- Chemin de fer "Southern Central Pacific", bill (n° 140) concernant la compagnie du, 1ère l., 1801; 2e l., 2327, 2791; comité et 3e l., 6188.
- Chemin de fer South-Ontario-Pacific, bill (n° 19) concernant la compagnie du, 1ère l., 362; 2e l., 541; comité et 3e l., 1180.
- Chemin de fer du Sud de la Colombie-Anglaise, bill (n° 33) concernant la compagnie du, 1ère l., 362; 2e l., 542; 3e l., 2127.
- Chemin de fer terminal d'Essex, bill (n° 92) concernant la compagnie du, 1ère l., 1300; 2e l., 1624; 3e l., 2128.
- Chemin de fer de Thorold au lac Erié, bill (n° 126) concernant la compagnie du, 1ère l., 1800; 2e l., 1912; comité, 3264; 3e l., 3264.
- Chemin de fer de Timagami-Cobalt-Témiscamingue, bill (n° 217) autorisant la compagnie du, 1ère l., 6723; 2e l., 6893; comité et 3e l., 7472.
- Chemin de fer de Toronto à Hamilton, bill (n° 134) concernant la compagnie du, et ayant pour objet de changer son nom en celui de compagnie du chemin de fer de Toronto à l'ouest de Niagara, 1ère l., 1800; 2e l., 2128; comité, 4497; 3e l., 4506.
- Chemin de fer Transcontinental-National: tracé dans le Nouveau-Brunswick, (mot. Crocket pour doc.) 210; rapport de la commission du chemin de fer Transcontinental-National (mot. Borden pour doc.) 220, 276, 1040, et pour impression immédiate de ce rapport) 277; tracé adopté entre Winnipeg et Québec, (int. Crocket) 433, 792; entre Québec et Moncton, (int. Crocket) 434, 792; expropriation ou prise de possession de terrains par commissaires dans la province de Québec, (int. Monk) 462; adjudication des travaux, (int. Borden) 679, 1002, 1007; achat des vivres, (int. Macdonell) 1193; tracé entre Québec et Moncton, (mot. Crocket pour doc.) débat, 1471, 1768; adjudication des travaux, (int. Borden) 1515, 1518; construction, de Québec vers l'ouest et de Winnipeg vers l'est, **marché à ce sujet, pour quelle somme?** (int. Morin) 1803; exploitation des terrains miniers sur parcours de ce chemin, décret de l'exécutif à ce sujet, (mot. Borden pour doc.) 3808, (mot. Foster pour doc.) 4007; état des travaux de construction, (int. Chisholm) 4003; construction de deux sections, soumissions à ce sujet, (mot. Schell pour doc.) 4137; étude du tracé et construction, (sub.) 5241; bill (n° 215) modifiant la loi relative au chemin de fer Transcontinental National, (dépôt de \$5,000,000), 1ère l., 6414; (int. Borden) 6415; 2e l., et comité, 7050; 3e l., 7056; ponts, et distance entre Québec et Winnipeg, (sub.), erreur, rectification, (M. Emmerson) 7692 et suiv.
- Chemin de fer de la vallée de la rivière Kettle, bill (n° 108) y relatif, 1ère l., 1615; 2e l., 1767; 3e l., 2733.
- Chemin de fer de Vancouver et de l'île Lulu, bill (n° 29) concernant la compagnie du, 1ère l., 362; 2e l., 541; comité, 1180, 1344; 3e l., 2127.
- Chemin de fer de Vancouver-Nord-Ouest, bill (n° 119) constituant en corporation la compagnie du, 1ère l., 1724; 2e l., 1847.
- Chemin de fer de Vancouver au sud de la vallée du Fraser, bill (n° 87) constituant en corporation la compagnie du, 1ère l., 1300; 2e l., 1623; comité, 2779, 3265; 3e l., 3265.
- Chemin de fer de Vancouver, Westminster et Yukon, bill (n° 41) concernant la compagnie du, 1ère l., 502; 2e l., 808; 3e l., 1623.
- Chemin de fer West-Ontario-Pacific, bill (n° 26) concernant la compagnie du, 1ère l., 362; 2e l., 541; comité, 1179; comité et 3e l., 1180.
- Chemin de fer de Windsor à Chatham et London, bill (n° 140) constituant en corporation la compagnie du, 1ère l., 2384; 2e l., 2791; comité et 3e l., 5360.
- Chemin de fer de Windsor, Essex et Lake Shore Rapid, bill (n° 150) concernant la compagnie du, 1ère l., 2384; 2e l., 2791; comité, 5356; comité et 3e l., 5535.
- Chenal du Nord, creusement et barrage, (sub.) 5491.
- Chenal des dunes, près de Cascumpec, travaux, dépenses, (int. Lefurgey) 1616.
- Chicoutimi, édifice public, (sub.) 6916.
- Chinois: réduction de la taxe de \$500 à \$50, (int. Smith) 1035.
- Chockfish, améliorations à la décharge de la rivière, (sub.) 7134.
- Chutes d'eau: (mot. Monk pour doc.) débat, 613 et suiv.
- Chutes Montmorency, mûr de revêtement, (sub.) 7168.
- Chutes Niagara: utilisation de la force hydraulique, correspondance, (int. Lancaster) 346; conservation, pétitions à cette fin, (int. Cockshutt) 1140.
- Cigarette, interdiction, (int. Blain) 222.
- Cinq-Mars: affaire Cinq-Mars, article de la "Presse", du 26 mai 1906, signé "Blaise," (voir explication de nature personnelle par M. Foster, lettre "E.")
- Clinton: bureau de poste, coût, (int. Gunn) 1620.
- Clôture en fil métallique sur la ligne-frontière, construction, (int. Clements) 1735.
- Cobourg, quais, réparations, (sub.) 7180.
- Cochrane, Fred., affaire, (observ. Ward) 871.
- Code pénal de 1892, bill (n° 4) ayant pour objet de le modifier, 1ère l., 16; 2e l., 454; (mot. Borden pour renvoi au comité) 459; comité et 3e l., 7865-66; bill (n° 155), idem, témoins éloignés, 1ère l., 2513; 2e l. et comité, 3176; 3e l., 3177; bill (n° 209) idem, relativement aux loteries, 1ère l., 6143; 2e l., comité et 3e l., 7877-81.
- Collège militaire royal, (sub.) 7382.
- Collingwood; bassin de radoub, coût, (int. Bennett) 435; évaluation, (int. Bennett) 593; subvention et évaluation, (mot. Bennett pour doc.) 800, 1418, 1897; port, améliorations, (sub.) 7180.
- Colombie-Anglaise, outillage neuf de dragage, (sub.) 7191; ports et rivières, (sub.) 7249.
- Comités permanents, (mot. Laurier) 7; comité spécial pour préparer liste des membres, (mot. Laurier) 12; rapport du dit comité, (mot. Laurier pour adop.) 167; substitution de membres, (mot. Laurier) 1724, 5206.

- Commerce : ministère, appointements et dépenses, (sub.) 418 ; rapports du commerce, dans quel département compilés, (int. Kemp) 599 ; agences commerciales, (sub.) 7753, 7772 ; marques frauduleuses, mise à exécution de la loi y relative, (sub.) 2684 ; commerce anglo-canadien : nomination d'un agent consulaire anglais pour s'enquérir de l'état de ce commerce, (int. Kemp) 2145.
- Commission des chemins de fer : démission de M. J. E. Duval inspecteur des accidents, (int. Chisholm) 2799 ; (sub.) 7724.
- Commission du chemin de fer Transcontinental-National (voir "Chemin de fer Transcontinental-National", lettre "C").
- Commission des eaux limitrophes : rapport de la section canadienne , dépôt, (int. Borden) 585, 1417 ; négociations entre le gouvernement américain et le gouvernement impérial, (int. Borden) 585 ; travaux dans la rivière Sainte-Marie, rapports à ce sujet, (mot. Boyce pour doc.) 1031 ; (sub.) 6959.
- Commission géologique : appointements (sub.) 420 ; nomination d'un chef inamovible, (int. Borden) 738 ; (sub.), 6128-29.
- Commission du tarif (voir "Tarif", lettre "T").
- Commission des transports (voir "Transports", lettre "T").
- Compagnies d'assurance : commission d'enquête, instructions données aux commissaires, services d'un conseil, (observ. Borden) débat, 7 et suiv. ; décret du conseil instituant commission d'enquête, instructions aux commissaires, (dépôt par sir W. Laurier) 12 ; l'enquête devra-t-elle comprendre associations fraternelles engagées dans opérations d'assurance sur la vie ? (int. Lalor) 195 ; (mot. Ingram pour doc.) 209 ; frais de la commission, (sub.) 316 ; compte rendu sténographié, (int. Borden) 326, 679 ; porteurs de polices au Canada, protection, (int. Martin) 435 ; M. Langmuir, fidéicommissaire d'une compagnie américaine, nommé membre de la commission d'enquête, (int. Borden) 867 ; état des travaux de la commission d'enquête, (int. Borden) 2000 ; nomination de la commission d'enquête, correspondance, (mot. Ingram pour doc.) 2129 ; démission de certains directeurs de la compagnie d'assurance des Manufacturiers, (int. Maclean) 2295 ; commission d'enquête sur les assurances, travaux, (observ. Kemp), 3896 et suiv. ; débat, M. Kemp, 3896 ; l'hon. M. Brodeur, 3897 ; M. Sproule, 3898 ; nomination d'un comité parlementaire d'enquête, (mot. Maclean), débat, 4069 ; M. Maclean, 4069 ; l'honorable M. Fielding, 4077 ; M. Sproule, 4082 ; l'hon. M. Fitzpatrick, 4086 ; M. Monk, 4090 ; M. Henderson, 4094 ; quand se terminera l'enquête ? (int. Borden) 5581 ; direction de l'enquête, (int. Foster) 5581 ; commission d'enquête, frais, (sub.) 7797 ; surintendant des assurances, rapport, etc., (mot. Borden pour doc.) 211 ; modification de l'Acte des assurances, (mot. Borden pour doc.) 1032 ; cautionnements de compagnies d'assurance en faveur de particuliers qui sont propriétaires d'entrepôts d'accise, acceptation par le département du Revenu de l'Intérieur, (int. Macdonald) 1519, 2129.
- Compagnies d'assurance à répartitions, enquête les concernant, (int. Hughes) 5455.
- Compagnie d'assurance "British-America", bill (n° 198 la constituant en corporation, 1ère et 2e l., 5309 ; comité et 3e l., 5635-36.
- Compagnie d'assurance du Canada, contre accidents en général, bill (n° 203) la constituant en corporation, 1ère l., 5666 ; 2e l., 5893 ; en comité et 3e l., 6892.
- Compagnie d'assurance "Dominion", contre l'incendie, bill (n° 148) y relatif, 1ère l., 2384.
- Compagnie d'assurance dite "International", sur la vie, bill (n° 90) la constituant en corporation, 1ère l., 1300 ; 2e l., 1624 ; comité et 3e l., 6892 ; amendements du Sénat, 2e l., 7474 ; adopté, 7576.
- Compagnie d'assurance contre le feu, dite "Inter-Ocean", bill (n° 60) la constituant en corporation, 1ère l., 769 ; 2e l., 1007 ; comité et 3e l., 4051.
- Compagnie d'assurance sur la vie "Mutual Reserve", officiers accusés de vol et de faux, (int. Martin) 435.
- Compagnie d'assurance contre le feu, dite "National Fire Insurance Company of Canada", bill (n° 63) la constituant en corporation, 1ère l., 859 ; 2e l., 1007.
- Compagnie d'assurance mutuelle des comtés de Rilmouski, Témiscouata et Kamouraska, contre l'incendie, bill (n° 88) y relatif, 1ère l., 1300 ; 2e l., 1623 ; comité et 3e l., 5061.
- Compagnie d'assurance dite "Sterling" sur la vie, bill (n° 105) la constituant en corporation, 1ère l., 1517 ; 2e l., 1767 ; (int. Lennox) 3316 ; en comité et 3e l., 5634-35.
- Compagnie d'assurance "Western", bill (n° 199) la constituant en corporation, 1ère et 2e l., 5309-5310 ; comité et 3e l., 5636-37.
- Compagnie dite "Alberta Land Company", ayant pour objet l'acquisition de terres, annonce du "Globe" comportant qu'elle vient d'être constituée en corporation, (int. Borden) 2079.
- Compagnie de la baie d'Hudson : réclamation des employés, (int. Alcorn) 1622 ; demandes de terrains par les anciens employés, (mot. McCraney pour doc.), débat, 3838 et suiv. ; réclamation de ses employés, documents y relatifs, (mot. Bourassa pour doc.) 7388.
- Compagnie dite "Brandon Transfer Railway Company", bill (n° 43) la constituant en corporation, 1ère l., 503 ; 2e l., 808 ; 3e l., 2127.
- Compagnie dite "British American and Western", (pétition McCarthy pour présenter bill) 5113 ; (mot. McCarthy pour lecture et réception de la pétition) 5207.
- Compagnie dite "British-Canadian Loan and Investment Company", bill (n° 70) y relatif, 1ère l., 921 ; 2e l., 1346 ; comité et 3e l., 3523.
- Compagnie dite "The Canadian Niagara Power Company", bill (n° 36) y relatif, 1ère l., 460 ; 2e l., 586.
- Compagnies des charbonnages et du chemin de fer du Nord de l'Alberta, bill (n° 93) la constituant en corporation, 1ère l., 1300 ; 2e l., 1624.
- Compagnie de chemin de fer et de bateaux dite "Qu'Appelle, Lac Long-Saskatchewan", (dépôt de documents par M. Oliver) 2384.
- Compagnie de chemin de fer, de houille et de coke de Hillcrest, bill (n° 157) la constituant en corporation, 1ère l., 3000 ; 2e l., 3323, 3324 ; comité, 4506 ; 3e l., 4508.

- Compagnie de chemin de fer et d'irrigation d'Alberta, bill (n° 100) y relatif, 1ère l., 1415; 2e l., 1624; comité, 3265; 3e l., 3316.
- Compagnie de chemin de fer et de navigation de la Colombie et de Kootenay, 1ère l., 362; 2e l., 542; 3e l., 2127.
- Compagnie des clôtures en treillis métallique dite "Cyclone", bill (n° 136) concernant un brevet de la, 1ère l., 1801; 2e l., 1912; comité et 3e l., 3264.
- Compagnie de fidéicommis dite "Empire", bill (n° 135) y relatif, 1ère l., 1801; 2e l., 1912; comité, 5065, 5353, 5582; ajournement du projet, 5582; comité et 3e l., 5820-21.
- Compagnie de forces Erié-Ontario, bill (n° 107) y relatif, 1ère l., 1517; 2e l., 1767; comité, 2735; 3e l., 2736.
- Compagnie de force motrice de la Grande-Rivière et de l'Ouest, bill (n° 216) la constituant en corporation, 1ère l., 6545; (mot. Crawford) 6718; 2e l., 6893; en comité, 7193, 7462 et suiv.
- Compagnie d'éclairage et de force motrice de Puebla, à responsabilité limitée, et ayant pour objet de changer son nom en celui de compagnie des tramways, d'éclairage et de force motrice de Puebla, à responsabilité limitée, 1ère l., 1800; 2e l., 2128; 3e l., 2733.
- Compagnie de la gare commune de Toronto, à responsabilité limitée, bill (n° 138) y relatif, 1ère l., 1801; 2e l., 2791; comité et 3e l., 4506.
- Compagnie dite "Grand-Forks Cattle Company," concession de terres à elle accordée, (int. McCarthy) 2097.
- Compagnie des lignes d'embranchements du Grand-Tronc-Pacifique, bill (n° 75) la constituant en corporation, 1ère l., 1034; 2e l., 1346; en comité, 5595, 5821 et suiv., 6100, 6175 et suiv.; amendement Carvell, 6114, mis aux voix et adopté, 6187; en comité, 6232; motion Crawford pour 3e l., 6788; comité et 3e l., 6892.
- Compagnie dite "Macdonald Iron Company", Yukon, paiements à elle faits, (int. Taylor) 7256.
- Compagnie de messageries, bill (n° 82) y relatif, 1ère l., 1034; renvoi au comité, (observ. Borden et Alcorn) 4644-45; 2e l., 4845.
- Compagnie mexicaine d'éclairage et de forces motrices, bill (n° 95) y relatif, 1ère l., 1300; 2e l., 1624; 3e l., 2733.
- Compagnie dite "Mexican Consolidated Electric Company", bill (n° 96) ayant pour objet de changer son nom en celui de "Mexican Tramway and Electric Company," 1ère l., 1300; 2e l., 1624; comité, 2733; 3e l., 2735.
- Compagnie dite "Milk River Cattle Company", concession de terres à elle accordée, (int. McCarthy) 2096.
- Compagnie dite "Minnesota-Canadian Bridge Company", bill (n° 91) la constituant en corporation, 1ère l., 1300; 2e l., 1624; comité, 2128, 2556, 3264; 3e l., 3264.
- Compagnie de navigation Richelieu-Ontario, bill (n° 65) y relatif, 1ère l., 859; 2e l., 1007; comité et 3e l., 3834.
- Compagnie dite "New Brunswick Petroleum Company": députés y intéressés, (int. Barker) 1012; achat d'huile sous la présidence de l'honorable M. Emmerson, soumissions, (int. Fowler) 1428; constitution en corporation, actions de l'hon. M. Emmerson, (int. Barker) 1727.
- Compagnie dite "North Atlantic Trading Company": primes à elle payées, du 1er juillet au 31 décembre 1905, (int. Ames) 340, 860; contrat, exécution, (int. Osler) 469; membres de cette compagnie, argent à eux versé, (sub.) 1703 et suiv.; marchés conclus avec cette compagnie pour importation d'immigrants, (mot. Foster demandant qu'il y soit mis fin) 1799, débat, 1850 et suiv.; l'h. M. Foster, 1850-71; l'h. M. Oliver, 1871; M. Borden, 1872; M. Monk, 1895, 2001; M. D. Ross, 2016; M. Northrup, 2029; M. A. K. Maclean, 2047; M. Bole, 2055; M. Perley, 2065; M. Bureau, 2073; résiliation de contrat, décret y relatif, (mot. Borden pour doc.) 1912; (décret et contrats, (mot. Foster pour doc.) 2142; (suite du débat sur mot. Foster): 2146 et suiv.; M. Crawford, 2146; M. Gunn, 2164; M. l'Orateur (déc.) 2167-68; M. A. K. McLean, 2172; M. Monk, 2176, 2190, 2202; M. Foster, 2193; M. Lalor, 2206; M. Fowler, 2206; M. Miller, 2391; M. Lake, 2418; sir Wilfrid Laurier, 2433, 2472; M. R. L. Borden, 2444, 2452; l'h. M. Fisher, 2474; M. Barker, 2478-80-81-84; M. Ingram, 2478-79-80; M. Sam. Hughes, 2485-86, 2500; M. Stockton, 2490; l'h. M. Oliver, 2498; M. l'Orateur, (déc.) 2500; M. Bourassa, 2501; motion Foster mise aux voix et rejetée, 2510; immigrants amenés au Canada par cette compagnie, combien renvoyés pour incapacité mentale, physique ou morale, frais d'entretien, etc.? (int. Ames) 2513; explication de nature personnelle par M. Sifton, 2618; (mot. Borden pour doc.) 3316; motions et débats au sujet de M. W. T. R. Preston et de son témoignage, voir "Preston", lettre P").
- Compagnie du Parc et de l'Île de Montréal, Bill (n° 37) y relatif, 1ère l., 460; 2e l., 586; comité, 3264; 3e l., 3264.
- Compagnie du pont et du chemin de fer de Québec (voir "Québec, ville", lettre "Q").
- Compagnie du pont et du chemin de fer terminal de Fort-William à Port-Arthur, bill (n° 120) constituant en corporation la compagnie du, 1ère l., 1724; 2e l., 1847; comité, 5535; 3e l., 5582.
- Compagnie du pont et des forces motrices de Mather, bill (n° 99) y relatif, 1ère l., 1415; 2e l., 1624; 3e l., 2733.
- Compagnie du pont de la rivière Saint-Maurice, bill (n° 172) y relatif, 1ère l., 4050; 2e l., 5112, 5537; 3e l., 6232.
- Compagnie du pont Trans-Niagara, bill (n° 161) y relatif, 1ère l., 3140; 2e l., 3324; comité et 3e l., 6188; amendement du Sénat, 2e l., 7473; adopté, 7575-76.
- Compagnie des terres de la vallée de la Saskatchewan, (int. Lake) 436; évaluation des terres à elle vendues, (int. Borden) 441, (mot. Borden pour doc.) 444 19 0. 2689; achat, par elle, de droits à des terres accordées au chemin de fer canadien du Nord à titre de subvention, (int. Foster) 1802; convention entre elle et le Gouvernement, concession de terres, date, etc., (int. Foster) 2087.
- Compagnie de tramways, d'éclairage et de forces motrices de Rio-de-Janeiro, à responsabilité limitée, bill (n° 94) y relatif, 1ère l., 1300; 2e l., 1624; 3e l., 2733.
- Compagnie dite "Tweve Mile Power Company", présentation d'un bill la constituant en corporation, (mot. Macpherson pour prolongation de délai à cette fin) 3139;

- Compagnie dite "Twelve Mile Power Company"—*Suite*.
bill (n° 183) la constituant en corporation, 1ère l., 4559; 2e l., 5360; 3e l., 6232; amendement du Sénat, 2e l., 7473.
- Compagnie du typewriter Underwood, bill (n° 123) concernant son brevet (n° 69140) 1ère l., 1724; 2e l., 1848.
- Compagnie verrière de Toledo, bill (n° 110) concernant certains brevets de la, 1ère l., 1629; 2e l., 1847; comité, 3768, 3810 et suiv., 4050; (mot. Laurier pour renvoi au comité des bills d'intérêt privé) 4050.
- Compagnie dite "The Western Loan and Trust Company", bill (n° 35) la constituant en corporation, 1ère l., 460; 2e l., 586; comité, 3317; 3e l., 3523.
- Compagnie Woods: paiements à elle faits, (int. Monk) 438, 439, 465, (int. Foster) 1013, 1420, (int. Taylor) 1912, (int. Northrup) 4813.
- Comptes publics: comité, 2e rapport, (mot. Belcourt pour adop.) 4354; (dépôt) 129; comité des comptes publics, (mot. Laurier pour que M. Maclean (Lunenburg) remplace M. Carney comme membre) 433; comité des comptes publics, (mot. Belcourt pour permission de siéger pendant séances de la Chambre) 5665; malentendu au sujet de la convocation d'une réunion du comité, (observ. Foster) 6993; différents rapports du comité, (présentation et mot. pour adop. par M. W. J. Roche) 7668; enquêtes et rapports au sujet des comptes publics, frais, (sub.) 7793.
- Compagnie de prêts, bill (n° 40) y relatif, 1ère l., 460; 2e l., 920; renvoi au comité des banques et du commerce, 920; comité, 3359; 3e l., 7193; (motion Fielding pour inscription de l'ordre (n° 39) parmi les projets du Gouvernement) 7050.
- Compagnie de prêts et d'épargnes de Huron et Erié, bill (n° 21) y relatif, 1ère l., 362; 2e l., 541; comité et 3e l., 3834.
- Compagnie de prêts et de fidéjussés de Winnipeg, bill (n° 129) la constituant en corporation, 1ère l., 1800; 2e l., 2128; en comité, 6208; 3e l., 6211.
- Compagnie de Québec et du lac Huron, bill (n° 103) y relatif, 1ère l., 1517; 2e l., 1767; comité et 3e l., 3523.
- Compagnie du riz feuilleté Anderson, bill (n° 45) concernant son brevet, 1ère l., 503; 2e l., 809; 3e l., 2267.
- Compagnie dite "Standard Trusts Company", bill (n° 147) y relatif, 1ère l., 2384; 2e l., 2790-91; comité, 5062; 3e l., 5125.
- Compagnie télégraphique commerciale du Nord, à responsabilité limitée, bill (n° 139) y relatif, 1ère l., 1801; 2e l., 2128; comité et 3e l., 4506.
- Compagnie de télégraphe Grand-Tronc-Pacifique, bill (n° 61) la constituant en corporation, 1ère l., 769; 2e l., 1346; comité, 2783, 4646 et suiv., 4857 et suiv.; 3e l., 5118; amendement Sproule, 5118, mis aux voix et rejeté, 5123; 3e l. et adopté, 5124.
- Concessions forestières dans l'ouest, demandes de 1880 à 1896, (int. Henderson) 5638, 5895.
- Congrès portal universel, représentant à Rome, (int. Chisholm) 2799.
- Conmee et Bowman, entreprise de dragage, (observ. McIntyre) 1356.
- Conseil privé du roi au Canada, (sub.) 370.
- Convenances parlementaires: (observ. par M. l'Orateur) 3142.
- Copper-Cliff, service postal, amélioration, (int. Boyce) 7912.
- Coughlin, B. J., paiements à lui faits, (int. Foster) 1015.
- Cour d'appel du Manitoba, bill (n° 195) y relatif, 1ère l., 5207; 2e l., comité et 3e l., 5692.
- Cours de comté: leur nombre et le nombre de juges de ces cours, (int. Lennox) 1194.
- Cour d'échiquier: (sub.) 506; bill (n° 156) modifiant l'acte y relatif, 2e l. et comité, 3615; 3e l., 3620.
- Cour suprême: (sub.) 506; renvoi de questions à cette cour par l'Exécutif, (int. Bristol) 1735; nomination d'un juge *ad hoc*, vacance, (int. Bergeron) 3143, (int. Monk) 3151, 4007; édifice de la cour suprême, allonge à la bibliothèque, (sub.) 7230.
- Cours suprême et d'échiquier, bill (n° 67) modifiant la loi y relative, 1ère l., 921; 2e l., 1308; comité, 1309; (mot. Fitzpatrick pour renvoi au comité général) 1638; comité, 2220, 3596; 3e l., 3615.
- Cour suprême de judicature du Nouveau-Brunswick, bill (n° 224) y relatif, 1ère l., 6981; 2e l., et comité, 7343 et suiv.; 3e l., 7388.
- Cowie, passe migratoire du barrage de, à Milton, comté de Queen, construction, coût, (int. Crocket) 1923, (mot. Crocket pour doc.) 1927.
- Creek McLaren: chaussée, (int. Clements) 609, (int. Hughes) 681.
- Cumberland, C.-A., édifice public, (sub.) 6944.
- DALHOUSIE, port, améliorations, (sub.) 7133.
- Darrock, Alexander, nomination comme inspecteur des douanes, (mot. Ingram) 211.
- Débats, comité des: nomination, (mot. Laurier) 129; réduction du quorum, 1er rapport, (mot. Gervais pour adop.) 167; 2e rapport, préparation d'un index analytique, (mot. Gervais pour adop.), débat, 2081; M. Gervais, 2081 et suiv.; M. Sproule, 2082; l'hon. M. Foster, 2082 et suiv.; sir Wilfrid Laurier, 2082; M. Ingram, 2083; M. Bourassa, 2084; l'hon. M. Brodeur, 2085; M. Sam. Hughes, 2085; M. Henderson, 2085; M. Taylor, 2086; 3e rapport, augmentation des appointements des sténographes et des traducteurs, (M. Gervais) 6414, retiré, (motion Gervais) 6862.
- Débats, compte-rendu: erreur par rapport à un vote au sujet de l'enquête sur le voyage de l' "Arctic," (observ. Taylor) 3895.
- Débats: publication des, (sub.) 7789.
- Demers, Joseph: réclamation, (int. Boyce) 787.
- Deniers publics: propositions par comités spéciaux, comportant dépense de, (observ. Borden) 7670.
- Dépêches: contrats pour transport sur l'Atlantique, (int. Stockton) 194, 222, (mot. Borden pour doc.) 211, dépêches expédiées et reçues par et de ports canadiens et américains, (int. Armstrong) 204; distribution gratuite dans les campagnes, (mot. Lennox pour doc.) 166, 220, 738, 1626; (int.) 223; transport entre Coldwater, Lawson et Lovering, (int. Bennett) 341; transport dans région de Parry-Sound, (int. Bennett) 438; transport des dépêches en général, service, (sub.) 546; marchés pour transport des dépêches dans le comté de Peel, (mot. Blain pour doc.) 799, 1806, dans le comté de King, (int. Fowler) 1142; entre Midland et Vassej, soumissions, (int. Bennett) 1427; service quotidien à Pisquid-Road, I. P.-E., pétition à ce sujet, (int. McLean) 1619; meilleur service à Mount-Vernon, pétition à ce sujet,

Dépêches—*Suite*.

(int. Martin) 1620; transport à Prince-Albert, soumissions, (int. Roche) 1803; service entre Saint-Aubert et Saint-Pamphile, (int. Paquet) 2329; transport par le chemin de fer de l'île du Prince-Edouard, (int. Lefursey) 2330; transport des dépêches à Saint-Hypolite, (int. Léonard) 2331, entre Winnipeg et Selkirk, (int. Roche) 3493, dans le comté d'Elgin, (mot. Ingram pour doc.) 4095-96; entre Arcola et Regina, (int. Lake) 5128; (voir aussi "Postes", lettre "P").

Dépenses: pour objets non prévus et non autorisés par le Parlement, (mot. de blâme par M. Blain), 3517, débat, 3517 et suiv.; M. Blain, 3517, 3524; M. Tobin, 3537; M. Lennox, 3540; M. Lemieux, 3548; M. Monk, 3553; l'hon. M. Hyman, 3559; M. Morin, 3564, 3587; l'hon. M. Fisher, 3575; (mot. Blain mise aux voix et rejetée) 3590-3591.

Députés: nouveaux, 3, 921, 1896, présentés, 3 et suiv., 432, 1002, 1896, députés présents aux séances de la Chambre, inscription de leurs noms, (int. Henderson) 208; nommés à des charges lucratives, depuis 1896, (int. Sproule) 222, 362, depuis 1867, (int. Bergeron) 4910, 5310, 5894, 6242, 6724.

"Der Norwester," paiements, (int. Lake) 1026. D'Escousse, N.-E., qual, (int. Wright) 1025. Détroit de Seymour, étude, (int. Sloan) 5455. Dickenson's-Landing, phare, coût, (int.) 1015. Dickson, A., carte du Yukon, (sub.) 6130.

Dimanche: bill (n° 12) concernant l'observance du dimanche, 1ère l., 20; 2e l., 1046; (mot. Fitzpatrick pour renvoi à un comité spécial) 1051, 1249; quand ce bill sera-t-il soumis à la Chambre? (int. Foster) 5113; bill (n° 12): en comité, 5759 et suiv., 5834 et suiv., 5836 et suiv.; article 1er, 5780-5781; article 2, 5781; article 3, 5798, (réservé), 5901; en comité, 5897 et suiv.; article 4, 5901 et suiv., (réservé) 5929; article 6, 5954; article 7, 5962, (réservé), 5962; en comité, 6419 et suiv., 6500 et suiv.; article 9, 6419-6445; article 10, 6445-6451; article 11, 6452-6538; articles 12, 13 et 14, 6538; article 15, 6539; article 16, 6539; article 17, 6543; en comité, 6735 et suiv., 6800 et suiv.; article 17, 6735, 6736 et suiv.; article 2 et amendements, 6800 et suiv.; article 3, paragraphe "d," 6813; article 3, paragraphe "k," 6813 et suiv.; article 3, paragraphe "r," 6825; article 3, paragraphe "o," 6825 et suiv.; article 3, paragraphe "s," 6826 et suiv.; article 3, paragraphe "t," 6834; article 3, paragraphe "u," 6835; article 4, 6844 et suiv.; article 7, 6847-6860; en comité, 7393 et suiv., 7557 et suiv.; 3e l., et adop., 7562; amendements du Sénat, 7882 et suiv.; noms des députés qui ont pris part à la discussion de ce bill:

M. Alcorn, article 17, 6545, 6735; article 3, paragraphe "k," 6819; article 3, paragraphe "u," 6836;

M. Ames, 5795 et suiv., 5837 et suiv.; article 4, 5907 et suiv.; article 11, 6520 et suiv., amendement, 6537;

L'hon. M. Aylesworth, 5760 et suiv.; amendement au paragraphe "d," de l'article 3, 5812-34-36, adopté, 5837; 5834, 5836 et suiv., amendement au paragraphe "l," de l'art. 3, 5876; amendement au paragraphe "p," de l'art. 3, 5890; amendements au paragraphe "q," 5892, adoptés, 5893; 5897 et suiv.; amendement à l'article 4, 5901, 5921, adopté, 5921; amendement à l'art. 5, 5930 et suiv.; art. 6, 5955 et suiv.; art. 9, 6419 et

Dimanche: bill—*Suite*.

suiv., amendement, 6419, 6442; art. 11, 6460 et suiv., 6523 et suiv.; arts 12, 13 et 14, 6538; art. 15, 6539; art. 16, 6539 et suiv.; art. 17, 6544, 6735; art. 2, 6736 et suiv.; art. 3, 6740 et suiv.; art. 2, 6770 et suiv.; art. 3, paragraphe "d," 6781, 6800, amendement, 6800-6807, 6808, adopté, 6809; 6809 et suiv.; art. 3, paragraphe "k," 6814 et suiv.; art. 3, paragraphe "n," 6822 et suiv., amendement, 6822, adopté, 6824; article 3, paragraphe "r," 6825; article 3, paragraphe "s," 6827 et suiv.; art. 3, insertion d'un nouveau paragraphe, le paragraphe "t," amendement, 6834, adopté, 6835; insertion d'un nouveau paragraphe, le paragraphe "u," amendement, 6835, adopté, 6835; autre amendement au paragraphe "u," rayant le mot "unanimentement," 6837, adopté, 6838; art. 4, 6844 et suiv., amendement, 6844; art. 7, 6847 et suiv., amendement, 6847; (observ. sur mot. Gervais) 6860; 3e l., 7393; sur amendement Ross à l'article 3, 7402; sous-amendement, 7405-7406, adopté, 7406; amendement Ross à l'art. 4, 7410 et suiv., 7425 et suiv.; amend. à l'art. 4, 7435, retiré, 7436; amend. Martin à l'art. 5, 7440 et suiv.; sous-amend. Hughes à amend. Martin, 7448; amend. Monk à l'art. 3, 7449 et suiv.; sous-amend. Guthrie, 7454 et suiv.; amend. Gallihier à l'art. 3, 7456 et suiv.; mot. pour rapport du bill tel que modifié, 7459; amend. Bourassa à l'art. 9, 7459-60, (rép. à observ. Pringle sur paragraphe "h," art. 3, 7460; sur amend. Pringle, 7479; mot. pour rapport du bill, adoptée, 7479; mot. pour examen des amendements par ordre, 7480; mot. demandant que l'amend. à l'art. 5, ne soit pas lu une 2e fois, mais que le bill soit renvoyé au comité, 7480, mise aux voix et adoptée, 7488; mot. demandant que l'article 5, renvoyé au comité soit supprimé, 7489, adoptée, 7493; mot. demandant que les amendements soient lus une seconde fois et adoptés, 7498; sur amendement Porter au paragraphe "n" de l'art. 3, 7503; motion pour 3e l. du bill, 7502, 7505, 7537 et suiv.; amendement Borden à mot. pour 3e l., 7561; amendement du Sénat 7882 et suiv., 7915, 7916;

M. Barker, 5812 et suiv., amend. au paragraphe "d," de l'art. 3, 5812, adopté, 5814, 5840 et suiv.; 3e l., amend. Gallihier à l'art. 3, 7457 et suiv., sur mot. Aylesworth, amend. à l'art. 5, 7487; amendements du Sénat, 7887 et suiv.;

M. Barr, 5781 et suiv., 5881; art. 5, 5953 et suiv.; art. 11, 6463, amendement, 6464; art. 7, 6855; observ. sur motion Gervais, 6860; sur mot. Aylesworth, amend. à l'art. 5, 7484 et suiv.; sur mot. Aylesworth pour suppression de l'art. 5, 7491;

M. Beauparlant, art. 9, 6420, amendement, 6421, adopté, 6422; sur mot. Aylesworth pour 3e l., 7546 et suiv.;

M. Béland, art. 3, amendement, 6841 et suiv., adopté, 6843;

M. Bennett, art. 3, paragraphe "d," 6800 et suiv.; art. 3, paragraphe "k," 6816 et suiv.; art. 3, paragraphe "o," 6825 et suiv., amendement, 6825, retiré, 6834; art. 3, paragraphe "s," 6827 et suiv.;

M. Bergeron, 5761 et suiv.; art. 6, 5956 et suiv.; sur proposition d'amendement à l'art. 9, 6422, 6445; art. 11, 6474 et suiv.; 3e l., amend. Monk à l'art. 3, 7449 et suiv.; sur mot. Aylesworth pour 3e l., 7544; amendements du Sénat, 7890 et suiv., 7905;

Dimanche : bill—*Suite*.

- M. Bickerdike, 5799 et suiv.; art. 11, 6457 et suiv.; art. 3, insertion, amendement, 6343; 3e l., amendement, 7403;
- M. Black, art. 2, 6778; 3e l., amendement Ross à l'art. 4, 7410 et suiv.;
- M. Blain, art. 11, 6475;
- M. Bole, art. 9, 6438; art. 10, 6447 et suiv.; art. 3, paragraphe "n," 6822; art. 3, paragraphe "s," 6836 et suiv.;
- M. R. L. Borden, 5785 et suiv.; 5834, 5855 et suiv.; 5899 et suiv.; article 6, 5957 et suiv.; article 9, 6423 et suiv., amendement, 6440, 6442, 6444; article 11, 6510 et suiv.; article 2, 6764 et suiv., 6770 et suiv.; article 3, 6809 et suiv.; article 3, amendement Bureau, 6840; article 3, amendement Béland, 6842; article 4, 6346 et suiv.; article 7, 6856 et suiv.; observ. sur mot. Gervais, 6860 et suiv.; réimpression du bill, avant 3e lecture, (int.) 6861; 3e l., 7406, amendement Ross à art. 4, 7417 et suiv.; sur mot. Aylesworth, amendement à l'article 5, 7481 et suiv.; sur mot. Aylesworth pour suppression de l'art. 5, 7491 et suiv.; observations générales 7558 et suiv., amendement, 7560, mis aux voix et rejeté, 7561-62; amendements du Sénat, 782 et suiv., 7915;
- M. Bourassa, 5764 et suiv.; avis d'une proposition d'amendement concernant le flottage du bois et la conservation des récoltes, 5893; proposition dudit amendement, 5898 et suiv., réservée, 5900; sur proposition d'amendement Aylesworth à l'article 4, 5904 et suiv.; proposition d'amendement à l'article 4, 5914, 5921, article 4 réservé, 5929; sur propositions d'amendements à l'article 5, 5938 et suiv.; article 6, 5954 et suiv.; article 9, 6427 et suiv.; article 10, 6445 et suiv.; article 11, 6452 et suiv., amendement, 6452-53, 6503 et suiv., rejeté, 6533; article 15, 6539; article 16, 6540; assemblée de Montréal au sujet du bill du dimanche, (débat sur explications Piché) 7015 et suiv.; 3e l., amendement Ross, 7406 et suiv.; amendement Martin à l'art. 4, 7421 et suiv.; amendement Martin à l'art. 5, 7436 et suiv.; amendement à l'art. 9, 7459-60, rejeté, 7460; sur motion Aylesworth pour 3e l. du bill 7503 et suiv., 7540 et suiv., amendement, 7537, mis aux voix et rejeté, 7553-54, amendement du Sénat, 7907 et suiv.;
- M. Bristol, article 11, 6469 et suiv., 6506; 3e l., amendement Ross à l'art. 4, 7417, 7421; amend. Martin à l'article 5, 7445 et suiv.;
- M. Broder, article 4, 5908;
- L'hon. M. Brodeur, sur mot. Aylesworth, amend. à l'art. 5, 7480; sur mot. Aylesworth pour lecture et adoption des amendements, 7499 et suiv.; amendements du Sénat, 7910 et suiv.;
- M. Bureau, article 3, 6838 et suiv.; amendement, 6838, 6839, rejeté, 6840; article 3, amendement Béland, 6841; 3e l., amendement Ross, 7407 et suiv.; sur mot. Aylesworth pour suppression de l'art. 5, 7494 et suiv.;
- M. Burrows, 5818 et suiv.;
- M. Carvell, 5859 et suiv.; article 9, 6443 et suiv.; article 11, 6460, 6536 et suiv.;
- M. Y. Chisholm, article 2, 6750 et suiv.;
- M. W. Chisholm, en comité, art. 3, paragraphe "j", amendement Hughes, 5874 et suiv.;
- M. Clarke, article 16, 6541 et suiv., amendement, 6543, adopté, 6543; sous-amend. Guthrie à amend. Monk, sur l'article 3, 7454 et suiv.;

Dimanche : bill—*Suite*.

- M. Cockshutt, article 4, 5921 et suiv.; article 5, 5936 et suiv.;
- M. Conmee, 5769 et suiv., 5835, 5837 et suiv., amendement au paragraphe "n" de l'art. 3, 5850, rejeté, 5884; 5914 et suiv.; article 6, 5954 et suiv.; article 11, 6471 et suiv.; article 16, 6541 et suiv.; article 3, paragraphe "d", 6783 et suiv., 6810 et suiv., amendement, 6811; article 3, paragraphe "r", 6825, amendement, 6825, adopté, 6825; article 3, paragraphe "s", 6826; article 4, 6847; 3e l., amendement Ross, 7407; amendement Ross à art. 4, 7431 et suiv.; amend. Monk à l'art. 3, 7452; sous-amend. Guthrie, 7453 et suiv.; amend. Gallier à l'art. 3, 7457; sur mot. Aylesworth pour 3e l., 7525 et suiv.; amendements du Sénat, 7887 et suiv.;
- M. Daniel, 5763 et suiv.; 5792, 5808, 5853 et suiv.; article 11, 6519 et suiv.; article 16, 6541 et suiv.; article 2, 6736 et suiv.; amendements du Sénat, 7882 et suiv.;
- M. L. P. Demers, 5799 et suiv.; article 11, 6525 et suiv.; article 2, 6765 et suiv.; sur mot. Aylesworth, amend. à l'art. 5, 7485; sur mot. Aylesworth pour 3e l., 7514, 7515, 7521, 7543 et suiv.;
- M. Devlin, 5769; article 11, 6479 et suiv.; sur mot. Aylesworth pour 3e l., 7525 et suiv.;
- L'honorable M. Emmerson, 5878 et suiv.; article 11, 6523 et suiv.;
- M. Ethier, sur motion Aylesworth pour 3e l., 7534;
- L'honorable M. Fielding, 5818 et suiv.; article 11, 6484 et suiv., 6500 et suiv., 6533 et suiv., amendement, 6536, rejeté, 6537; article 3, paragraphe "d", 6786 et suiv.; article 3, amendement Bureau, 6839 et suiv.; 3e l., amend. Ross à art. 4, 7426 et suiv.; sur mot. Aylesworth, amend. à l'art. 5, 7484; sur mot. Aylesworth pour suppression de l'article 5, 7496 et suiv.; sur amendement Porter au paragraphe "n" de l'article 3, 7502.
- L'hon. M. Fisher, article 11, 6516 et suiv., 6537; sur amendement Porter au paragraphe "n" de l'art. 3, 7502 et suiv.;
- L'hon. M. Foster, 5759 et suiv., 5834, 5839 et suiv., 5925 et suiv.; article 11, 6514 et suiv.; article 3, paragraphe "d", 6785 et suiv.; 3e l., amendement Ross, 7396; amend. Ross à art. 4, 7431 et suiv.; amend. Gallier à l'article 3, 7455 et suiv.; sur mot. Aylesworth, amend. à l'art. 5, 7488;
- M. Gallier, 5788 et suiv., 5837 et suiv., amendement au paragraphe "o" de l'article 3, 5886, rejeté, 5890; 5916 et suiv.; article 5, 5935 et suiv.; article 9, 6426 et suiv., amendement, 6427; article 11, 6521 et suiv.; article 3, paragraphe "d", 6782 et suiv., 6803 et suiv., 6812; amendement Ross, 7394; amendement à l'art. 3, 5455 et suiv., rejeté, 7459; sur mot. Aylesworth pour suppression de l'art. 5, 7490;
- M. Ganong, article 11, 6502 et suiv.;
- M. German, article 6, 5958 et suiv.; article 10, 6446 et suiv.;
- M. Gervais, article 11, 6530 et suiv.; article 15, 6539; article 17, amendement, 6544, adopté, 6544; article 2, 6745 et suiv., 6755; article 3, paragraphe "n", 6823 et suiv.; mot. demandant que cette loi ne devienne en vigueur que le 1er mars 1907, 6860;
- M. Gunn, mot. Aylesworth, amend. à l'article 5, 7483;

Dimanche : bill—*Suite.*

- M. Guthrie, 5866 et suiv.; article 5, 5951 et suiv.; 3e l., amend. Ross à art. 4, 7421 et suiv.; amendement Martin à l'article 5, 7445 et suiv.; amend. Monk à article 3, 7451, sous-amend., 7452, 7453, rejeté, 7455; amend. Galliher à l'article 3, 7455 et suiv.; sur mot. Aylesworth, amend. à l'art. 5, 7483 ;
- L'hon. M Haggart, article 3, paragraphe "d," 6785 ;
- M. Henderson, 5784 et suiv., 5795 et suiv., 5873 et suiv.; article 3, paragraphe "d" 6810 et suiv.; article 3, paragraphe "k", 6814 et suiv.; article 3, paragraphe "n", 6823 ; article 3, amendement Bureau, 6838 et suiv.; article 3, amendement Ross, 6840 ; article 3, amendement Béland, 6841 ; sur mot. Aylesworth, amend. à l'article 5, 7481 ; sur mot. Aylesworth pour lecture et adoption des amendements, 7498 et suiv.; amendements du Sénat, 7883 ;
- M. Herron, 5859 et suiv. ;
- M. Sam. Hughes, 5868 et suiv., motion pour renvoi du bill au comité spécial, 5897 ; article 9, 6422 et suiv., amendement, 6422, 6440, rejeté, 6440 ; article 10, 6448 et suiv. ; article 16, 6541 et suiv. ; article 3, paragraphe "n", 6823 et suiv. ; 3e l., 7408 ; amend. Martin à l'article 5, 7446, sous-amend. 7446, rejeté, 7448 ;
- L'hon. M. Hyman, article 3, paragraphe "k", 6832 et suiv., amendement, 6832, adopté, 6834 ;
- M. Jackson, 5862 et suiv., amendement au paragraphe "j" de l'article 3, 5868-69, rejeté, 5875 ; sur mot. Aylesworth pour suppression de l'article 5, 7497.
- M. Johnston, 5792 et suiv., amendements au paragraphe "d", de l'article 3, 5807, adoptés, 5809 ; article 3, paragraphe "d", 6784, 6812 ; sur mot. Aylesworth pour 3e l., 7510 ;
- M. Kemp, article 3, paragraphe "d", 6807 et suiv. ; article 3, paragraphe "k", 6815 ;
- M. Kennedy, 5811 et suiv., 5883 et suiv. ; article 5, 5936 et suiv. ; article 11, 6462 et suiv. ; article 3, paragraphe "d", 6802 et suiv. ; article 3, paragraphe "u", 6836 ; article 3, amendement Bureau, 6838 ; article 3, amendement Béland, 6842 ; article 7, 6853 et suiv. ; 3e l., amend. Ross à l'art. 4, 7416 et suiv. ;
- M. Lake, article 3, paragraphe "s", 6826 ;
- M. Lalor, 5818 et suiv. ;
- M. Lancaster, article 9, 6432 et suiv. ; article 11, 6488, 6501 et suiv. ; article 16, 6541 et suiv. ; article 3, amendement Bureau, 6838 et suiv. ; article 7, 6848 et suiv., amendements, 6855 ; (observ. sur mot. Gervais) 6860 et suiv. ;
- Sir Wilfrid Laurier, 5760, 5774, 5793 et suiv., 5901 ; sur propositions d'amendements à l'article 5, 5930-40 et suiv. ; article 6, 5961 et suiv. ; article 9, 6425 et suiv. ; article 11, 6482 et suiv. ; articles 2 et 3, 6779 et suiv. ; article 3, amendement Béland, 6841 et suiv., réimpression du bill avant 3e lecture, (rép. à int. Borden) 6861 ; le bill sera-t-il délibéré de nouveau pendant la présente session? (rép. à int. Monk) 7253 ; à quand prochaine discussion du bill? (rép. à int. Maclean) 7384 ; 3e l., amendement Ross, 7396 ; amendements du Sénat, 7907 et suiv. ;
- M. A. Lavergne, 5760 et suiv., 5781 et suiv., 5842 et suiv., amendement au paragraphe "g" de l'article 3, 5868, rejeté, 5868 ; amendement au paragraphe "o" de l'article 3,

Dimanche : bill—*Suite.*

- 5884, rejeté, 5890 ; sur proposition d'amendements à l'article 5, 5930-52 ; article 9, 6422 et suiv., amendement, 6422, rejeté, 6440 ; article 10, 6447 et suiv. ; article 11, 6459 et suiv., 6508 et suiv., amendement, 6538, rejeté, 6538 ; article 2, 6736 et suiv., amendement, 6739 et suiv., rejeté, 6770 ; article 3, 6741 et suiv. ; 3e l., 7406 ; sur mot. Aylesworth, amend. à l'art. 5, 7482 ; sur mot. Aylesworth, amendement à l'article 5, 7482 ; sur mot. Aylesworth pour suppression de l'article 5, 7491-96 ; pour 3e l., 7527, 7542 et suiv. ; paroles à l'adresse de M. E. M. Macdonald, à l'assemblée de Montréal, (rép. à explication de M. Macdonald sur fait personnel) 7855 ;
- M. Louis Lavergne, 5900, proposition d'amendement, fabrication du sucre et du sirop d'érable, travail le dimanche, 5900, proposition réservée, 5900 ;
- L'honorable M. Lemieux, article 11, 6507 et suiv. ; 3e l., amend. Ross à art. 4, 7432 ; sur mot. Aylesworth pour 3e l., 7514, 7521, 7527 ;
- M. Lewis, article 11, 6524 ;
- M. L. G. McCarthy, 5772 et suiv., 5840 et suiv. ; article 6, 5959 et suiv. ; 3e l., amendement Ross, 7408 ; amend. Martin à art. 5, 7437 et suiv. ;
- M. M. S. McCarthy, 5857 et suiv. ;
- M. E. M. Macdonald, article 2, 6756 et suiv. ; article 3, paragraphe "d", 6784, 6811 et suiv. ; article 4, 6846 et suiv. ; article 7, 6855 et suiv. ; paroles de M. A. Lavergne à son adresse, à l'assemblée de Montréal, (explication sur fait personnel) 7855 ; amendements du Sénat, 7910 ;
- M. Macdonell, article 10, 6450 ; article 11, 6459 et suiv. ; article 2, 6759 ;
- M. McIntyre, 5929 ; article 11, 6512 et suiv. ; article 4, 6845 et suiv. ; article 7, 6856 et suiv. ;
- M. McKenzie, article 5, 5954 ; article 11, 6487 et suiv., 6518 et suiv. ;
- M. W. F. Maclean, 5789 et suiv., 5838 et suiv. ; article 9, 6422 et suiv. ; article 11, 6481 et suiv. ; à quand prochaine discussion du bill? (int.) 7384 ; amendement Ross à l'article 3, 7394 et suiv. ; amend. Martin à l'article 5, 7444 et suiv. ; amendements du Sénat, 7896 et suiv. ;
- M. Marpherson, article 10, 6450 et suiv. ; article 3, paragraphe "k", 6815 et suiv. ; article 3, paragraphe "u", 6835, amendement, 6835 ;
- M. A. Martin, 5929 ;
- M. T. Martin, 5868, amendement au paragraphe "h" de l'article 3, 5868, rejeté, 5875 ; article 5, 5946 et suiv. ; proposition d'amendement à l'article 5, 5948 ; article 3, paragraphe "d", 6804 et suiv. ; article 3, paragraphe "u", 6837 ; article 3, amendement Bureau, 6839 ; 3e l., amendement Ross à l'article 4, 7410 ; amendement à l'article 5, 7435, adopté, 7448 ; amendement Galliher à l'article 3, 7457 ; mot. Aylesworth, amend. à l'art. 5, 7485 et suiv. ;
- M. Miller, 5800 et suiv., 5841 et suiv., 5921 et suiv. ; article 6, 5955 et suiv. ; article 10, 6451 ; article 11, 6475 et suiv. ;
- M. Monk, 5790 et suiv., 5486 et suiv. ; avis d'une proposition d'amendement au paragraphe "r" de l'article 3, tendant à ajouter après le mot "interprovincial", le mot "suburbain", 5893 ; article 9, 6433 et suiv. ; article 11, 6481 et suiv. ; article 2, 6743 et suiv. ; article 7, 6760 ; le bill (n° 12) sera-t-

Dimanche : bill—*Suite*.

- il délibéré de nouveau pendant cette session ? (int.) 7257; 3e l., 7405; 3e l., amendement à l'article 3, 7448 et suiv., retiré, 7453; amendement à mot. Aylesworth pour 3e l., 7554 et suiv., mis aux voix et rejeté, 7557;
- M. l'Orateur, 3e l., amendement Ross, (déc.) 7395 et suiv.; sur mot Aylesworth, amend. à l'article 5, (déc.) 7481 et suiv.; sur amendement Porter au paragraphe "n" de l'article 3, (déc.) 7502; amendements du Sénat, 7882 et suiv., 7916.
- M. l'Orateur-suppléant, 5765 et suiv.; 5834; 5898, 5900, 5947 (décisions); 6422-6433 et suiv.; 6523 et suiv.; 6532, 6735; décision déclarant irrégulier l'amendement de M. Piché à l'article 2, 6740; 6762, 6806, 6812, 6842 et suiv.; 3e l., (déc.) 7406; amend. Martin à l'article 5, (déc.) 7435 et suiv.; amend. Monk, (déc.), 7452; mot Aylesworth pour suppression de l'article 5, (déc.) 7490 et suiv.;
- M. Pardee, article 3, paragraphe "k", 6813 et suiv., amendement, 6814, retiré, 6819;
- M. Parmelee, article 11, 6522 et suiv.;
- L'honorable M. Paterson, 5878 et suiv.; article 11, 6508 et suiv.;
- M. Piché, article 2, 5782 et suiv.; amendement à l'article 2, 5784-85, rejeté, 5798; sur propositions d'amendements à l'article 5, 5942 et suiv.; sur proposition d'amendement à l'article 9, 6420 et suiv., 6441 et suiv.; article 11, 6478 et suiv.; article 17, amendement, 6544, adopté, 6544; article 17, 6735; article 2, 6736 et suiv.; amendement à l'article 2, 6738 et suiv., 6739 et suiv., amendement déclaré irrégulier par M. l'Orateur-suppléant, 6740; article 7, 6760; article 2 du bill, article 92 de la constitution, 6769; assemblée publique à Montréal au sujet du bill du dimanche, explications, (débat), 7010 et suiv.;
- M. Porter, sur mot. Aylesworth pour lecture et adoption des amendements, 7499 et suiv.; amendement au paragraphe "n" de l'article 3, 7502, rejeté, 7503; amendements du Sénat, 7897;
- M. Pringle, 5836 et suiv., amendement au paragraphe "g" de l'article 3, 5842-46-65, rejeté, 5867; article 4, 5903 et suiv.; amendement à l'article 4, 5925; sur proposition d'amendement Martin à l'article 5, 5949 et suiv.; article 6, 5955 et suiv.; article 3, paragraphe "s", 6830 et suiv.; sous-amendement Hughes à amend. Martin, article 5, 7447; observ. sur paragraphe "h", article 3, 7460 et suiv., 7475 et suiv.; amendement, 7479, rejeté, 7479; sur mot. Aylesworth, amend. à l'article 5, 7482 et suiv.; sur mot. Aylesworth pour suppression de l'article 5, 7493 et suiv.; amendements du Sénat, 7895 et suiv.;
- M. Rivet, 5930 et suiv.; proposition d'amendement à l'article 5, 5932, rejetée, 5954; assemblée publique à Montréal au sujet du bill du dimanche, (débat sur explications Piché) 7013 et suiv.
- M. W. J. Roche, 5763 et suiv., 5839 et suiv., 5901 et suiv.
- M. D. Ross, 5837 et suiv., 5882 et suiv., 5914 et suiv.; article 10, 6448 et suiv.; article 2, 6759; article 3, paragraphe "d", 6782, 6808 et suiv.; article 3, paragraphe "k", 6816 et suiv., amendement, 6820, retiré, 6821; article 3, paragraphe "n", 6823; article 3, paragraphe "u", 6836; article 3, 6840 et

Dimanche : bill—*Suite*.

- suiv., amendement, 6840, rejeté, 6841; article 4, 6845 et suiv.; amendement à l'article 3, 7393 et suiv., 7406; amendement à l'article 4, 7408 et suiv., adopté, 7435.
- M. Schaffner, 5853 et suiv.; article 11, 6509 et suiv.; article 3, paragraphe "s", 6832 et suiv.; article 3, amendement Ross, 6840.
- M. Sinclair, article 3, paragraphe "k", 6818 et suiv.
- M. Sloan, 5880 et suiv.
- M. George Smith, article 11, 6455 et suiv.
- M. Ralph Smith, 5768 et suiv., 5856 et suiv., 5901 et suiv.; avis de proposition d'amendement à l'article 4, 5919 et suiv.; article 11, 6453 et suiv., 6504 et suiv.
- M. Sproule, 5772 et suiv., 5836 et suiv.; article 11, 6518 et suiv.; article 16, 6540 et suiv.; article 3, paragraphe "d", 6810; article 3, paragraphe "n", 6822; 3e l., amendement Ross, 7396, 7406 et suiv.; sur mot. Aylesworth, amendement à l'article 5, 7480-85 et suiv.; sur mot. Aylesworth, amendement à article 5, 7480-85 et suiv.; sur mot. Aylesworth pour suppression de l'article 5, 7489 et suiv., 7497 et suiv.; sur mot. Aylesworth pour lecture et adoption des amendements, 7500 et suiv.; amendements du Sénat, 7908 et suiv.;
- M. Stockton, article 16, 6541 et suiv.; article 2, 6756 et suiv.; 3e l., amendement Ross à l'article 4, 7415 et suiv.;
- M. Taylor, 5932 et suiv.; proposition d'amendement à l'article 5, 5932, rejetée, 5954; article 2, allusion au ch. 246 des statuts refondus d'Ontario, 6761; amendement Martin à article 5, 7437 et suiv.; sur mot. Aylesworth pour suppression de l'article 5, 7489 et suiv.;
- M. Telford, article 7, 6853;
- l'hon. M. Templeman, article 3, paragraphe "o", 6825, amendement, 6825, adopté, 6825;
- l'hon. M. Tisdale, 5761 et suiv., 5904 et suiv.;
- M. Verville, (sur proposition d'amendement à l'article 5) 5935; article 10, 6451; article 14, 6538, proposition d'amendement, 6538; sur mot. Aylesworth pour 3e l., 7551 et suiv.;
- M. U. Wilson, 3e l., amendement Ross à art. 4, 7416.
- M. Zimmerman, article 3, 6806 et suiv.; amendement Gallier à l'article 3, 7457.
- Dipper-Harbour, brise-lames, (sub.) 7133.
- Discours du trône, 4, 7921.
- Disraéli: quai, construction, coût, etc. (int. Monk) 1429, (int. Blain) 2332; quai, (sub.) 7136 et suiv., 7150 et suiv.
- Documents, dépôt, retard, (int. Foster), débat, 12 et suiv.; (int. Borden), débat, 739 et suiv.; (int. Borden) 1006, 1301 et suiv.; (ints. Borden, Bennett et Martin) 1418, 1419, 1420; (int. Borden) 2000; (int. Foster) 2219; (int. Borden) 2295; (int. Ames) 2297; (int. Ingram) 2390; (int. Lefurgey) 2390; dépôt de documents ordonné par la Chambre, (mot. Reid, et rép. par l'h. M. Oliver) 2881; correspondance entre MM. Griffith et Preston, quand sera-t-elle déposée? (int. Monk) 2889; dépôt de documents par M. Oliver, 3229.
- Doré: pêche dans le lac Huron, saison interdite, (int. Gunn) 2094.
- Dorset: quai, construction, (int. Hughes) 435.

- Douanes : recettes à Port-Stanley, Port-Bruce et Port-Burwell, (int. Ingram) 176; ministère des douanes, (sub.) 372, appointements et dépenses, 509; inspection, conseil des douanes, statistiques, 528; divers, 533; dépenses au Yukon, 534; remboursement à I. G. Baker et Cie, 534; conduite de M. L. G. Gagnon, percepteur à Emerson, (observ. Foster) 1635, 6146; accusations portées contre employés des douanes à Emerson depuis deux ans, (mot. Roche pour doc.) 2099; département des douanes, (int. Borden sur mot. Reid pour doc.) 6994; pour payer aux percepteurs allocation pour droits perçus par eux, (sub.) 7724; dépenses casuelles, (sub.) 7725; divers, 7727; remboursement à I. G. Baker et Cie, 7727; création de ports d'entrée dans l'ouest, (int. Lake) 7726 et suiv.
- Doull, M. le capitaine J. D., nomination dans le régiment royal canadien, (int. Worthington) 4912.
- Dragage : dans la province d'Ontario, montants payés ou restés dus, (mot. Bennett pour doc.) 800, 1418; soumissionnaires, (int. Bennett) 2792; dragage à Port-Arthur et Fort-William, soumissions, (int. Borden) 1911; (int. Bennett) 3324, 3593; dragage à Midland, soumissions, (int. Bennett) 1924; dans la rivière Saguenay; (mot. Girard pour doc.) 4096.
- Dragueurs : de MM. Daly et Hanman, usage, (int. Taylor) 590, 786; dragueurs sous la direction des ingénieurs Lafleur et Cowie, (int. Lancaster) 4261-62; dragueur "Fielding", coût, (int. Lancaster) 4812; nouveaux dragueurs dans le Saint-Laurent, (sub.) 7776; dragueur "Galveston", (sub.) 7777.
- Dragueur "Galveston," achat par le Gouvernement, (int. Barker) 2517; (sub.) 2995, 2998.
- Drapeau : à mi-mât dans l'Ontario, (int. Elson) 4004; non hissé sur la tour du parlement le jour de la fête nationale, (observ. Elson), débat, 7384 et suiv., (int. Elson) 7668.
- Droits d'auteur, bill (n° 189) modifiant la loi y relative, 1ère l., 4904.
- Drogues et préparations: commerce, rapport de A. E. Duberger, (mot. Parmelee pour doc.) 1927.
- Drouin, A. M. P., copie, (sub.) 6136.
- Duncan, A. G., emploi, (int. Boyce) 440.
- Duryea, Chester Burnell, bill (n° 79) concernant certains brevets de, 1ère l., 1034; 2e l., 1347; comité, 2256; 3e l., 2266.
- "EASTERN Railway Supply Company," fourniture d'huile, (voir "chemins de fer de l'Etat," lettre "C").
- East-Romans, directeur de la poste, renvoi et remplacement, (int. Lancaster) 795, (mot. pour doc.) 1253.
- Echo-Bay: quai, construction, coût, etc., (int. Boyce) 2092; (sub.) 7245.
- Eclairage électrique, appointements des inspecteurs, (sub.) 7725.
- Ecole de marine, création, (int. Piché) 2796.
- Édifices : édifice Wood, Ottawa, location, (int. Ingram) 191; édifices tenus à bail par le Gouvernement, à Ottawa, (int. Taylor) 192.
- Édifices publics: édifice de l'ouest, aile nouvelle, coût, (int. Foster) 200; entretien et nettoyage, (sub.) 431; destruction, par incendie, (int. Lefurgy) 600; tour de l'ouest, écroulement, (observ. Borden), débat, 1195 et suiv., 1316 et suiv., 1347 et suiv., (int. Edifices publics—*Suite*.
- Borden) 1633; tour de l'ouest, écroulement, rapport, (mot. Borden pour doc.) 3807, (dépôt du rapport par M. Hyman) 4133; (mot. Borden pour rapport des témoignages) 5499; qui a dressé les plans de la tour de l'ouest? (int. Borden) 5666; édifices publics fédéraux, loyers, (sub.) 6949, 7210; loyers et réparations, (sub.) 6953, chauffage, (sub.) 6954; force électrique, et autre pour ascenseurs, (sub.) 6955; service d'eau, (sub.) 6955.
- Edmonton, pavillon pour les immigrants, (sub.) 6941, 7238.
- Edmunds, Henry, bill (n° 69) concernant certains brevets de, 1ère l., 921; 2e l., 1346; 3e l., 2267.
- Elections fédérales, bill (n° 2) modifiant la loi de 1900 y relative, 1ère l., 15; 2e l., 453; (mot. Borden pour renvoi au comité) 454; comité d'enquête sur moyens d'éviter actes de corruption, et sur procédure à suivre par rapport à pétitions d'élections, (mot. Borden) 218, 243, retiré, 915; (mot. Fitzpatrick) 260, (int. Borden) 4914.
- Elections fédérales contestées, (M. l'Orateur) 1 et 2, 503; bill (n° 5) modifiant la loi y relative, 1ère l., 16; 2e l., 459; élections contestées dans la Saskatchewan, en vertu de quelle loi? (int. Maclean) 3837.
- Elections partielles: quand auront lieu celles au sujet desquelles M. l'Orateur a émis ses mandats? (int. Borden) 7916.
- Electricité: exportation de l'énergie électrique et de certains liquides et gaz, bill (n° 145) tendant à la réglementation, 1ère l., 2218; 2e l., 3153; comité, 4138.
- Elgin-est: vacance, mandat émis pour nouvelle élection, (M. l'Orateur) 6331.
- Elevage: état satisfaisant de cette industrie, (int. Schaffner) 4817; développement, (sub.) 7619.
- Employés publics: occupations ne relevant pas de leur service, destitution, (int. Walsh) 337, 472; combien sont sous-ministres, portent costume de Windsor, ont des sièges sur parquet du Sénat et de la Chambre, leurs traitements, la durée de leur service et leur rang, (int. Jackson) 354; employés du Sénat et de la Chambre des communes, combien? (int. Sproule) 1728 (mot. Sproule pour doc.) 2220, 2337, 2769, 7563.
- Emprunts temporaires, (int. Borden) 175.
- Esquimault: travaux de défense, (int. Hughes) 189.
- Etudes et inspections, (sub.) 6957, 7217.
- Examineurs du service civil: appointements et dépenses, (sub.) 432.
- Exercice financier: bill (n° 162) en modifiant le terme, 1ère l., 3140; 2e l. et comité, 5219; comité et 3e l., 5695-96.
- Explications sur un fait personnel: M. R. L. Borden, débat sur mot. Foster concernant les marchés faits avec la "North Atlantic Trading Company," (remise à plus tard) 2306; explication de nature personnelle, M. Sifton, 2518; discussion sur l'indemnité sessionnelle, article du "World," de Toronto, M. Ingram, 2684; vote sur mot. Foster au sujet de la "North Atlantic Trading Company," entrefilet de "La Presse," M. A. Lavergne, 2689; article du News," de Toronto, M. Macpherson, (débat) 3144 et suiv.; entrefilet du "Globe," de Toronto, l'hon. M. Emmerson, 3232; quai de Grande-Vallée, article du "Canada," M. Monk, 3891; article de M. Cinq-Mars, correspon-

Explications sur un fait personnel—*Suite.*

- dant de "La Presse," l'hon. M. Foster, 4134; achat de terres au Nord-Ouest, M. Bergeron, 4357; absence de l'hon. député de Montmagny, article de "La Presse," M. Bourassa, 4458; article de M. Cinq-Mars, correspondant parlementaire de "La Presse," signé "Blaise," et publié le 26 mai 1906, dans "La Presse," (motion de l'hon. Geo. E. Foster demandant qu'il soit donné ordre à M. Cinq-Mars de comparaître à la barre de la Chambre le jeudi, 7 juin à trois heures et demie de relevée) 4821-23, (débat) 4821; comparution de M. Cinq-Mars, 5399; l'hon. M. Foster, 4821 et suiv.; 4905 et suiv.; 5210; 5401 et suiv.; 5435 et suiv.; 5573; M. Monk 4823 et suiv.; sir Wilfrid Laurier, 4823 et suiv., 4905 et suiv.; 5216 et suiv., 5399 et suiv.; 5435 et suiv.; 5444 et suiv.; M. R. L. Borden, 4827 et suiv.; 4908 et suiv.; 5411 et suiv.; 5449 et suiv.; 5450 et suiv.; l'hon. M. Fielding, 4830 et suiv.; M. Duncan Ross, 4831; 5215; 5411 et suiv.; 5435 et suiv.; 5450; M. Sproule, 4831 et suiv.; 5422; 5436 et suiv.; M. A. Laverigne, 4832 et suiv.; M. l'Orateur, (décisions et questions): 4839, 4840, 4905; 5216, 5401 et suiv.; 5424; 5436; 5454; M. Taylor, 4841 et suiv.; M. Miller, 4842 et suiv.; M. J. J. Hughes, 4843 et suiv.; M. Jackson, 4907; M. Henderson, 4908; l'hon. M. Aylesworth, 4908; 5402 et suiv.; amendement, 5402, mis aux voix et adopté, 5422-23-24; l'hon. M. Tisdale, 4908; M. Macpherson, 5407; M. Johnston, 5412; l'hon. M. Paterson, 5413 et suiv.; M. Alcorn, 5416 et suiv.; M. German, 5416 et suiv.; M. Lennox, 5417 et suiv.; M. Miller, 5418; M. Northrup, 5418 et suiv.; M. L. P. Demers, 5420; M. L. G. McCarthy, 5420 et suiv.; M. Gallier, 5422; M. Sproule, 5422; amendement Aylesworth, demandant la radiation des mots de l'article de M. Cinq-Mars qui restreignent la question à la présente session, 5402, mis aux voix et adopté, 5422-23-24; explication par M. Cinq-Mars, 5425; proposition d'amendement par sir Wilfrid Laurier déclarant que M. Cinq-Mars a mérité la censure de la Chambre, et demandant qu'il soit rappelé à la barre) 5448; adopté, 5453; (motion de sir Wilfrid Laurier demandant que M. Cinq-Mars soit rappelé à la barre de la Chambre pour que M. l'Orateur lui donne communication de l'amendement qui précède) 5454; (motion Laurier demandant que M. Cinq-Mars soit autorisé à se retirer) 5454; Shortis, commutation de sa peine, (explication par M. Bergeron) 5667; téléphone Bell, bill (n° 81), vote non enregistré, (M. Piché) 6734; vote non enregistré, (M. Proulx) 7781; vote inscrit, mais non donné, (M. Miller) 7781.
- Exportations: en Allemagne, de 1896 à 1905, (mot. Armstrong pour doc.) 799.
- Expositions: somme supplémentaire requise, (sub.) 315.
- FALSIFICATIONS, bill (n° 15) modifiant la loi des, 1(re l., 221.
- Farrell, R. B., pour lui payer \$600 par année, (sub.) 7794.
- Fer, fabrication avec le minerai du Canada, octroi de primes, (mot. Conmee) 3844 et suiv.; primes, total payé, (int. Schaffner) 7577.
- Ferme d'expérimentation centrale, recettes et dépenses, (int. Taylor) 787; fermes d'expérimentation au Canada, combien, où situées. Frais d'entretien, etc., (int. Martin) 1008; ferme d'expérimentation centrale, dépenses, (int. Taylor) 2327; (voir aussi stations agronomiques, lettre "S").
- Fernie, édifice public, (sub.) 6946.
- Ficelle d'engravage: fabrication au pénitencier de Kingston, (int. Elson) 2098.
- Fields, Jane Frances, bill (n° 191) tendant à lui faire droit, 1ère l., 5206; 2e l., 5360; comité et 3e l., 6189.
- Fil métallique à clôture: importé, inspection, (int. Clements) 181.
- Finances, ministère (sub.): appointements et dépenses, 380; frais de gestion, 7661; dépenses casuelles, 7662; appointements, 7662.
- Fleuve Columbia, améliorations, (sub.) 7190.
- Fleuve Saint-Jean et tributaires, (sub.) 7134; qual dans les eaux des estuaires, (sub.) 7135.
- Fleuve Saint-Laurent: éclairage, coût, (int. Taylor) 1191, 1625; chenal des navires, (sub.) 2966; profondeur du chenal entre Québec et Montréal, (int. Gervais) 4909.
- Floyd, C. et S., tués dans un accident, gratification à leur père, (sub.) 7695.
- Foin: bill (n° 116) tendant à en réglementer la vente, 1ère l., 1630; projet de résolution à cette fin, par M. Beuparlant, (débat): M. Beuparlant, 4096; M. Monk, 4105; M. Boyer, 4108; l'honorable M. Fisher, 4110; M. Barr, 4113; M. Wright, 4114; l'honorable M. Brodeur, 4114; M. W. F. Maclean, 4116; M. Lennox, 4117; M. Henderson, 4117; M. McCool, 4118; M. R. L. Borden, 4122 et suiv.; (1ère l., 2e l. et adoption du projet de résolution) 4124; bill (n° 116) 2e l., 4124; (mot. Brodeur pour renvoi du bill au comité d'agriculture) 4124.
- Fonte: livrée à Sorel, pour le département de la Marine, paiements, (int. Bergeron) 5129.
- Forages: au Nord-Ouest, pour trouver de l'huile, du gaz, etc., (int. McCarthy) 1731, 1732; essais à Edmonton et à New-Glasgow, (sub.) 6132, 6134.
- Fort-William, améliorations, (sub.) 6963.
- Foster, hon. G. E.: affaire Foster-Cinq-Mars, article de "La Presse", du 26 mai 1906, signé "Blaise", (voir Explication de nature personnelle par M. Foster, lettre "E").
- Found, W. A., observateur météorologique, allocation, (sub.) 3778.
- Fraser, B. H. et J. F., emploi, (int. Foster) 1021.
- Fredericton, N.-B.: dépôt de cavalerie, (int. Crocket) 192.
- "Free Press", du Manitoba, paiements, (int. Lake) 1026, (int. Schaffner) 4067, 5894.
- French, I. P.-E., bureau de poste, changement d'emplacement, (mot. McLean pour doc.) 357.
- Fromage: chambres de maturation à Brockville et ailleurs, recettes et dépenses, (int. Taylor) 604, 606; (observ. Fisher sur int. Taylor) 1003; (rép. de M. Taylor à observ. Fisher) 1040, 1626, 2385; (rép. de M. Fisher à int. Taylor) 2302; peseur public de fromage, à Montréal, (int. Armstrong) 4816.
- Fruits: bill (n° 101) modifiant la loi de 1901 relative à la marque des colis de fruits, 1ère l., 1415; 2e l. et comité, 2221; comité, 2612; 3e l., 2629; fruits destinés à l'exportation, inspection, (mot. Smith pour doc.) débat, 1432 et suiv.
- Fusil Ross, compagnie du, constitution, siège d'affaires, etc., (int. Worthington) 1424; (mot. Worthington pour doc.) 1432; fabri-

Fusils Ross—*Suite*.

- cation, distribution, prix, essai, etc., de ces fusils, (int. Worthington) 3327; enquête et rapport, (int. Worthington) 3496; (observ. Hughes sur le fusil Ross) 3500; hausse à combinaison "Sutherland", (int. Worthington) 4815.
- GAGNE, M. le juge, ses fils et son beau-frère, situation par rapport à la maison Price, (int. McIntyre) 7577.
- Galerie nationale des Beaux-Arts, (sub.) 6957.
- Gallant, W. A., emploi, (int. Ganong) 1144.
- Gendarmerie royale du Nord-Ouest, bureau du contrôleur, (sub.) 372; bateau-patrouille dans la baie d'Hudson, (sub.) 4981; gendarmerie à cheval, Nord-Ouest, Yukon, Alberta et Saskatchewan, (sub.) 5088.
- Gaz : appointements, frais de route, appareils, etc., des inspecteurs, (sub.) 2666, 2673, 2674, 2678, 7725.
- Génie civil, branche du, (sub.) 6958.
- Gibier : réserves de, dans territoires non organisés, bill (n° 154) modifiant la loi de 1894 y relative, 1ère l., 2512; 2e l. et comité, 2896; 3e l., 2897.
- Glace-Bay, port, amélioration, (int. Martin) 1635; amélioration, correspondance avec compagnie houillère du Canada, (mot. Martin pour doc.) 444; édifice public, 6915; amélioration du port, (sub.) 6965.
- Glissoirs et barrages flottants, district de Saint-Maurice, (sub.) 7192.
- Goderich, port, (sub.) 7183.
- Godin, Dr A., réclamation pour dommage à sa propriété, (int. Monk) 6243.
- Goélette "Mathilda," sauvetage, (int. Lefur-gey) 2611.
- Goodall, J. A., permis de pêche à lui accordé, (int. Boyce) 6245.
- Gooderham : accusations contre la receveuse de la poste, (observ. Hughes) 1636.
- Goose-Harbour : pose de bouées, (int. Lefur-gey) 3838.
- Gourme : procédé Malein, contre, (int. Sproule) 184, (int. Staples) 348, traitement d'après ce procédé, (mot. Staples pour doc.) 444; (observ. Roche) 2760.
- Gouverneur général : bureau du secrétaire du, (sub.) 369, 432; dépenses casuelles, 7795.
- Grains : demandes pour modification de l'acte d'inspection, (int. Lake) 1009; bill (n° 207) modifiant l'acte d'inspection, 1ère l., 5752; 2e l., 6032; 3e l., 6050.
- Grains du Manitoba, bill (n° 206) modifiant l'acte relatif à l'inspection des, 1ère l., 5752; 2e l., et comité, 6050; 3e l., 6289; grains et graines de semence, amélioration, (sub.) 7619; grains du Manitoba, inspecteurs en chef, (sub.) 7754; grains, inspection générale, (sub.) 7754.
- Grand chemin de fer central du Nord-Ouest, bill (n° 78) concernant la compagnie du, 1ère l., 1034; 2e l., 1347; 3e l., 1847.
- Grand chemin de fer du Nord : subvention demandée au Gouvernement, (int. Boyce) 2140, (mot. Boyce pour doc.) 2338.
- Grands lacs : pêcheries, enquête, protection, (int. Bennett) 593; (int. Boyce) 788.
- Grand-Manan, brise-lames, (int. Ganong) 1145.
- Grande-Rivière de Beupré, quai, (sub.) 7167.
- Grande-Vallée : quai, coût, (int. Monk) 353; 1190, 1421, 3891; dragage, (int. Lalor) 598.
- Graviers aurifères du Klondike, estimation, (sub.) 6131, 6136.
- Gray, Franklin Montgomery, bill (n° 122) concernant certain brevet de, 1ère l., 1724; 2e l., 1848; comité, 5065; 3e l., 5069.
- Grosse-Ile : quarantaine, yacht "Montmorency" et cottage au service de l'inspecteur des travaux publics, dépenses (int. Paquet) 2332.
- Guelph, salle militaire, (sub.) 6923, annexe, (sub.) 6923.
- Guerre sud-africaine : récompenses aux volontaires canadiens, (mot. Broder) 416, mise aux voix et rejetée, 451; soldats canadiens tués, blessés ou pensionnés, (int. Kemp) 1138; dépenses des contingents, (int. Worthington) 1618.
- HALIFAX : travaux de défense, (int. Hughes) 190; emplacement de l'ancienne salle d'exercice militaire et prop. acquise en échange d'icelui, (mot. Fowler pour doc.) 800, (int. Fowler) 863; arsenal maritime, cession au Gouvernement, (int. Hughes) 1045; hôpital pour patients atteints du trachome, achat, (int. Wilson) 1804, (mot. Wilson pour doc.) 1926; approvisionnements de la garnison, par qui fournis, à quel prix? etc., (int. Foster) 1918.
- Hamilton, salle d'exercice (sub.) 6923.
- Hamilton, P. J., professeur d'agriculture, compétence, rapports à ce sujet, (int.) 1731.
- Haut-commissaire du Canada en Angleterre, bureau du : appointements et dépenses, (sub.) 419; correspondance avec MM. Preston et Griffiths, (mot. Watson pour doc.) 213, 1910, (mot. Borden pour doc.) 1806.
- Head-of-Hillsborough, receveur de la poste, (mot. Martin pour doc.) 4095.
- Hetherington, Thomas P., emploi, (int. Wilmot) 5637.
- Higgin's-Shore, I.P.-E., quai, construction, (int. Lefur-gey) 590.
- Holmes, Charles William, bill (n° 181) pour lui faire droit, 1ère l., 4559; 2e l., 5071; comité et 3e l., 5634.
- Homarderies : (sub.) 3793.
- Homesteads : formules de demandes pour inscriptions, employées depuis 1890, (mot. Ingram pour doc.) 214, 1910, inscriptions de homesteads, combien de colons en ont pris au Manitoba, dans l'Alberta et la Saskatchewan, etc., (mot. Wilson pour doc.) 214; irrégularités, (observ. Ames), débat, 1409; déclaration, irrégularités, changement dans la forme, (observ. Roche) 1409 et suiv.; délais accordés aux colons pour compléter inscriptions dans ces trois provinces, (mot. Ames, pour doc.) 214, 1910; homesteads contre lesquels il a été fait rapport à cause de violation de la loi, (mot. Ames pour doc.) 215; inscriptions de homesteads enregistrés, de 1872 au 31 décembre 1905, (mot. Lake pour doc.) 216; autorisations à demander, inscriptions de homesteads, (mot. Lake pour doc.) 217; inspecteurs actuels de homesteads, leurs noms, (mot. McCarthy pour doc.) 217; demandes d'inspection par propriétaires désirant obtenir leurs titres, (mot. Lake pour doc.) 444; inscriptions de homesteads, (int. Herron) 5125.
- Honneurs conférés à l'occasion de l'anniversaire de la naissance du roi, sur proposition du Gouverneur général, sans égard à l'avis des ministres, (int. Sproule) 7669.
- Hopewell-Hill : directeur du bureau de poste, destitution, enquêtés à cette fin, (int. Fowler) 1427.

- Hôpitaux de marine : réparations, soin des matelots, (sub.) 3779.
- Houille : droit d'exploitation, (mot. Wilson pour doc.) 4096; achat de la Cie Allan, (int. Ingram) 4355; droit sur houille arrivant par le canal de Lachine, (int. Monk) 7260, (observ. Reid) 7724 et suiv.
- Houille bitumineuse : entreposage au Canada, (int. Taylor) 1916.
- Houilleurs du Nord-Ouest, moyens employés par M. Caldwell pour leur procurer des claims, (int. Reid) 1035, 1517.
- Houk, Henry-Luther, bill (n° 51) concernant un brevet à lui, 1ère l., 680; 2e l., 961; en comité et 3e l., 3264.
- Huile : achat, (int. Foster) 1021.
- Hunter, M., secrétaire particulier du ministre des Travaux publics, actionnaire d'une compagnie qui fournit des matériaux au Gouvernement, (int. Borden) 6931.
- ILE du Prince-Edouard : tunnel, construction, (int. Hughes) 193; navigation d'hiver, (int. McLean) 347; construction d'un steamer à cette fin, (int. Hughes) 334; dragage, sur-intendant, (int. McLean) 341; nouveau dragueur, (int. Martin) 344; chemin de fer, prolongement, (int. Martin) 461; service de steamers, (int. Martin) 461; ferme d'expérimentation, établissement, (int. Martin) 593, 1008; chemin de fer, embranchement de West-Cape, (int. Lefurgey) 601; réclamations contre le chemin de fer, nomination d'un commissaire pour prendre dépositions, (int. McLean) 605; subside additionnel en 1901, décret à ce sujet, (mot. Martin pour doc.) 800; entretien des communications avec terre ferme, de 1900 à 1905, dépenses, (int. Martin) 866; navigation d'hiver, (observ. Martin) 1004; chemin de fer, embranchement entre ligne principale et pont Stanley, explorations, (int. Martin pour doc.) 1031; expropriation des terrains par compagnie de chemin de fer, décret nommant M. Weeks pour faire enquête, (mot. McLean pour doc.) 1032; rapport de M. Weeks (int. McLean) 1920; expropriation, (mot. McLean pour doc.), 1252; propriété Hodgson, acquisition (mot. Lefurgey pour doc.) 1431; réclamation Haney, (int. Lefurgey) 1616; service des convois, (int. Lefurgey) 1617; embranchement de Mortague à Cardigan, construction, (int. Martin) 1922; vente des journaux sur le chemin de fer de l'île du Prince-Edouard, (int. Lefurgey) 2329; transport des dépêches par le chemin de fer de l'île du Prince-Edouard, (int. Lefurgey) 2330; salaires des employés sur le chemin de fer de l'I. P.-E., (int. Lefurgey) 2611, 5669; reconstruction des ateliers, (int. Lefurgey) 2799; dommages résultant d'expropriation, (mot. McLean pour doc.) 2895; tarif sur chemin de fer de l'I. P.-E., (mot. Lefurgey pour doc.) 3024; salaires des employés du chemin de fer de l'I. P.-E., (mot. Clements pour doc.) 3025; embranchement de Stanley-Bridge, (mot. Martin pour doc.) 3401; chemin de fer de l'I. P.-E., (sub.): 5204, améliorations à Charlottetown, 5277; chemin de fer de l'I. P.-E., soumissions pour la vente des journaux à la gare de Charlottetown (int. Lefurgey) 6417; exploitation du chemin, excédent des recettes sur les dépenses, (observ. Emerson) 7693.
- Île Griffith, acquisition, (observ. Telford) 971.
- Île-aux-Grues : passes, creusement et élargissement, (int. Paquet) 207.
- Île Hope : bois coupé par Manley Chew, (int. Bennett) 435.
- Île n° 144, baie Georgienne, offre d'achat par M. J. A. Stafford, (int. Bennett) 5129.
- Île Pelée : câble, immersion, frais, (int. Clements) 607.
- Île-aux-Perdrix : aqueduc, (sub.) 5013.
- Île du Poisson-Blanc, rivière Sainte-Marie, expropriation, plans à cette fin, etc., (int. Boyce) 196, 863, (mot. Boyce pour doc.) 1031, 1910.
- Île du Tombeau du Géant : vente, (mot. Bennett pour doc.) 1431.
- Iles Woods, jetée de protection du brise-lames, (sub.) 7125.
- Immigrants : combien amenés par l'Armée du Salut ? (int. Wilson) 190; combien venus en 1905 ? (int. Hughes) 202; amenés par la compagnie de l'Atlantique-Nord, contrat à cet effet, etc., (mot. Wilson pour doc.) 213; immigrants amenés du Royaume-Uni sous de fausses représentations, (mot. Smith pour doc.), débat, 3027 et suiv.; immigrants mécontents, départ du pays, (int. Sproule) 3150; immigrants européens, billets de passage, destination, (int. Armstrong) 4815, 5313; traitement des immigrants à Québec, (int. Hughes) 5639; immigrants appartenant à l'Armée du Salut, recrutement pour le Nord-Ouest, (int. Hughes) 6932; immigrants venant du Royaume-Uni, fausses représentations à leur égard, (débat sur mot. Smith, (suite), 7913.
- Immigration : dépenses, (int. Sproule), 182; immigration depuis cinq ans, (int. Sproule) 185; correspondance entre le haut commissaire du Canada à Londres et son secrétaire, et W. T. R. Preston, (mot. Wilson pour doc.) 213, 1910; agents à Winnipeg recrutant mineurs pour mines de Lethbridge, (int. Verville) 1030; agents au Canada, en Angleterre et à l'étranger, appointements, (sub.) 1393, 1690; immigration belge, la North Atlantic Trading Company, discours du ministre de l'Agriculture en Angleterre au sujet du tarif de faveur, 1691, 1694, 1703 et suiv.; immigration des Îles britanniques, règles, (int. Lake) 1722; accusations portées contre agents en Angleterre par M. W. T. R. Preston, (int. Wilson) 1919; Alex. Wilson, agent en Ecosse, nomination, (int. Barr) 1920; irrégularités commises par agents ou autres personnes, (int. Barker) 1729; (mot. Barker pour doc.) 1926; règlements relatifs à l'immigration, (int. Smith) 3494; bill (n° 170) modifiant la loi relative à l'immigration, 1ère l., 3806; 2e l. et comité, 5325 et suiv.; comité, 5361 et suiv., 5542 et suiv.; amendements adoptés, 5552; 3e l., 5670, 5699, 5706; agences, dépenses casuelles et appointements, (sub.) 5645; agents, (sub.) 6008, 6117; bill (n° 170), amendements du Sénat, 7317, lus et adoptés, 7318.
- Immigration chinoise, application de la loi y relative, (sub.) 7752.
- Impressions, comité mixte des : nomination, (mot. Laurier) 174; 3e rapport, demandant qu'on ne fasse plus imprimer à l'avenir les documents parlementaires, (mot. Parmelee pour adop.) 5206.
- Imprimerie de l'Etat : employés touchant moins de \$12 par semaine, (int. Stewart) 7256.
- Imprimeurs anglais de Winnipeg, plaintes, (int. Verville) 590, 1430; (mot. Verville pour doc.) 1033, 1431.

- IncurSION fénienne, pensions, (sub.) 7791.
- Indiens : réserves mises sur le marché ou livrées à la colonisation, (int. Lake) 342; (sub.) : écoles indiennes, Provinces maritimes, Ontario et Québec, 743; soins et services médicaux, Québec, 743; appointements des chefs, Cap-Croker et Gibson, et l'agent d'Oka, 748; paiement des rentes annuelles en vertu du traité de Robinson, 748; arpentages sur réserves indiennes, 750; frais de justice, 752; Nouvelle-Ecosse : secours et graines de semence, 760; soins médicaux et médicaments, 760; Nouveau-Brunswick : appointements, 760; soins médicaux et médicaments, 760; Manitoba, Saskatchewan, Alberta et territoires du Nord-Ouest : rentes, 760; instruments aratoires, outils, etc.; graines de semence, 761; bestiaux, 761; concession forestière à la baie Georgienne, 965; habillements, 975; réserve du lac Croche, rétrocession, (observ. Roche) 978; écoles, 979; études topographiques, 979; Sioux, 993; dépenses générales, 993; bill (n° 66) modifiant la loi des Indiens, 1ère l., 859; mot. Monk pour 2e l., (débat) 2131 et suiv., rejetée, sur division, 2136; réserve indienne des lacs Croches, 979; cession de réserves dans la Colombie-Anglaise, 985; réserves de l'Ouest, 987; réserve des Indiens du Sang à Cardston, 987; Indiens de la Colombie-Anglaise: appointements, 1116; fonds de secours, 1117; semences, 1117; soins médicaux et médicaments, 1118; écoles de jour, 1126; écoles industrielles et pensionnats, 1126; frais de déplacement, 1133; bureau et dépenses diverses, 1134; agence de fonctionnaires, chiffre de la population indienne, (int. Armstrong) 1136; Indiens du Yukon : fonds de secours et soins médicaux, 1253; éducation, 1275; Indiens en général : inspection des agences et réserves, 1276; ventes de terres des Indiens dans l'Algoma-est et l'Algoma-ouest, (int. Boyce) 2141; (mot. Boyce pour doc.) 2337; rapports des agents à ce sujet, (mot. Boyce pour doc.) 2337; Indiens du Sang, concession de leur réserve, province d'Alberta, (mot. Sproule) pour doc.) 2338; réserve du Poisson-Blanc, vente, (int. Bennett) 2515, 2794; population indienne du comté de Victoria et son médecin, (int. Wilson) 2515; nombre d'Indiens et d'agents, etc., au Yukon, (mot. Armstrong pour doc.) 3023; écoles indiennes, plaintes au sujet des études, (int. Armstrong) 3329; Indiens du Sang, réserve, rapport, (mot. Lennox pour doc.) 3807; (mot. Taylor pour doc.) 3891; acquisition de bestiaux pour les agences indiennes, (int. Herron) 4814; bill (n° 194) modifiant loi relative aux Indiens, 1ère l., 5113; 2e l. et comité, 5553; 3e l., 5670; dépenses pour Indiens n'ayant pas de traités, (int. Armstrong) 5129; Indiens du groupe de Pasqua, abandon de terres, (int. Lake) 5638; aliénés dans les asiles de Brandon et de Selkirk, (sub.) 6141; pensionnats et écoles industrielles, (sub.) 6141.
- Ingénieur consultant général du gouvernement canadien : appointements et dépenses, (sub.) 432.
- Ingram, M. A. B., remet son mandat de député, (lecture de sa lettre par M. l'Orateur-suppléant) 5314.
- Inspection générale : bill (n° 165) modifiant la loi y relative, 1ère l., 3315.
- Institut impérial de Londres : étalage canadien, renouvellements et améliorations, (sub.) 325; renouvellement des articles canadiens y exposés, (sub.) débat sur mot. Paterson, 682 et suiv.
- Institut minier du Canada, (sub.) 6100, 6128.
- Intercolonial: situation financière, (observ. Emerson), débat, 130 et suiv., 277 et suiv., huile fournie par la compagnie de pétrole du Nouveau-Brunswick, (int. Barker) 177; nombre d'employés, chaque année, de 1899 à 1905, (int. Morin) 223; permis de circulation, dépositions, (mot. Borden pour doc.) 363; huile d'éclairage, achat, (int. Fowler) 464; trafic-marchandises, tarif, (int. Sinclair) 466; transport de la houille, (int. Gauvreau, 472; station du chemin d'Elgin, bois y charroyé, (int. Paquet) 602; voyageurs de Saint-Jean-Port-Joli à Lévis, prix de transport, (int. Paquet) 602; travaux, soumissions, (int. Gauvreau) 789; pensions aux employés, (int. Daniel) 790; combien d'employés, de juillet à décembre, en 1903, 1904 et 1905? (int. Barker) 1010; accident de Belmont, enquête et réclamations, (int. Laurence) 1027; gare de Saint-Philippe, trafic du bois, (int. Lapointe) 1028; vols par employés, (int. Fowler) 1030; nouveaux ateliers, changement d'emplacement, (int. Fowler) 1426; achat d'une propriété à Halifax, (int. Borden) 1804; établissement de dépôts de houille, achat de terrains à cette fin, (int. Barker) 1918; voix de garage de Denning à Pugwash, coût, etc., (int. Barker) 2139; quai de Langville, sur l'embranchement de Pugwash, coût, etc., (int. Barker) 2139; attributions de F. J. Logo, chef-mécanicien, (int. Lapointe) 2609; emploi du train Joughin, (int. Fowler) 2800; tarif d'entier parcours, (mot. Lefurgey pour doc.) 3024; achats de charbon de la compagnie de Fundy, (int. Ames) 3325, de la compagnie de Strathcona, (int. Ames) 3325; gare de Lévis, pavage, coût, (int. Paquet) 4320; (sub.): pour renforcer ponts, 5139; déviation de la ligne à Mitchell, 5195; améliorations à Drummondville, 5195; à la Rivière-du-Loup, 5195; à Newcastle, 5195, à Campbellton, 5195; à Halifax, 5195; à Truro, 5198; à Stellarton, 5198; à Pictou, 5199; freins à air Westinghouse, 5199; prolongement jusqu'à Sydney-Mines, 5200; matériel roulant, 5201; améliorations le long de la ligne, 5204; service de messageries, différend, (int. Gauvreau) 5311; agrandissement des installations à Lévis, 5489; établissement d'une double voie sur une partie du parcours, 5490; outillage et appareil pour manutention de la houille, 5491; acquisition de terrains à Moncton, dépositions à ce sujet, (observ. Ames), débat: M. Ames, 5963 et suiv.; 6001; l'hon. M. Emerson, 5968-72 et suiv.; l'hon. M. Foster, 5980 et suiv.; l'hon. M. Fielding, 5985 et suiv.; M. R. L. Borden, 5990 et suiv.; M. W. J. Roche, 5995 et suiv.; M. Sproule, 5998 et suiv.; proposition d'amendement Ames, 5971, mise aux voix et rejetée, 6002; exploitation du chemin, excédent des recettes sur les dépenses, (observ. Emerson) 7693; (sub.): service d'eau, 7694; station de Saint-Moise, voie de garage, 7694; installations à Halifax, 7695; achat de terrains, achat d'huile, etc., de M. Lodge ou par son entremise, (observ. Barker), débat, 7695 et suiv.; (sub.): échelles de côté pour wagons fer-

Intercolonial—*Suite.*

més, 7712; matériel roulant, 7712; améliorations à Rothesay, 7712; ateliers et terrain, à Moncton, 7712; pour renforcer ponts, 7713; nouvelles voies de garage et de service, 7714; améliorations le long de la ligne, 7714; pour mettre le chemin de fer entre Indian-town et Blackville en état de service, 7714; emploi des noirs, (observ. Clements) 7715; accident de Belmont, (observ. Laurence) 7717.

Intérieur: ministère, (sub.) 375; appointements et dépenses, (sub.) 419; rapport, dépôt, (mot. Borden pour doc.) 502, (int. Borden) 503, 586; appointements, (sub.) 5644-45; divers, (sub.) 6003; divers, frais de litige, (sub.) 6094; cartes du Canada et des territoires du Nord-Ouest, (sub.) 6096, 6127; appointements, (sub.) 6125, 6126, 6127.

Interprétation: bill (n° 171) modifiant la loi y relative, 1ère l., 4001; 2e l., comité et 3e l., 5692.

Inverness, édifice public, (sub.) 6915; port, réparations, (sub.) 6979.

Invitation au roi et à la reine à visiter le Canada, adresse à cette fin, (mot. Belcourt) 1737; deux messages du Sénat à ce sujet, (lecture par M. l'Orateur) 2307; message au Sénat, (mot. Laurier) 2384.

Irvine, Minnie Florence, bill (n° 182) pour lui faire droit, 1ère l., 4559; 2e l., 5071; comité et 3e l., 5634.

JAPON: traité conclu avec ce pays, documents y relatifs, (mot. Borden pour doc.) 129, 738, (rép. par l'hon. M. Paterson) 363; (mot. Borden pour doc.) 1418, 3435; victimes de la famine, envoi de farine par le Canada, (sub.) 325; traité, documents y relatifs, (dépôt) 1999; (mot. Borden pour doc.) 5896.

Japonais: rapatriement, (observ. Sproule) 3231.

Jeunes filles: vendues ou mises en esclavage pour fins immorales, à la Colombie-Anglaise, (mot. Borden pour doc.) 1798.

Johnson, M., statisticien, mise à la retraite et remplacement, (int. Cockshutt) 4069.

Journaux: anglais, annonces y publiées, (int. Ames) 592; journaux étrangers, port, réduction, (int. Taylor) 5666.

Juges: juges des cours provinciales, bill (n° 13) modifiant la loi de 1905 les concernant, 1ère l., 20; paiements à eux faits, (mot. Lennox pour doc.) 214; 2 l. du bill (n° 13) 890; juges faisant partie de compagnies d'affaires, (int. Sproule) 186; circulaire à eux adressée par le ministre de la Justice, (int. Léonard) 1627; juge du district d'Atlin, indemnité de subsistance, (sub.) 506; juges (Yukon), frais de déplacement, allocations de subsistance, (sub.) 507; traitement et travaux des juges, (mot. Lennox pour doc.) 797; bill (n° 83) modifiant loi relative aux juges des cours provinciales, 1ère l., 1135; 2e l. et comité, 1820; 3e l., 1832.

Juges de la cour suprême, congé d'absence, juges *ad hoc*, (int. Monk) 1143; juges des cours de comté, leur nombre, (int. Lennox) 1194, abrogation des articles de la loi fixant le nombre de ces juges, (int. Lennox) 1805, dates des commissions nommant certains d'entre eux, etc., (int. Lennox) 2097; juges du Manitoba, traitements, (projet de résolution Fitzpatrick), retiré, 4004-05, (mot. Lemieux pour comité sur autre projet, 4265; (observ. Lennox au sujet du

Juges de la cour suprême—*Suite.*

progrès du bill (n° 13), 4645, 5314; juges du Manitoba: traitements, (en comité sur projet de résolution) 5130 et suiv.; bill (n° 13) qu'en sera-t-il fait? (int. Lennox) 5208; en comité sur bill (n° 13), 5499 et suiv.; quand se continuera la discussion sur le bill (n° 13), (int. Lennox) 5668.

Juifs: massacre en Russie, (observ. Macdonell), débat, 233 et suiv.

Justice: ministère, (sub.) 371; administration, 504, dépenses diverses, 505; frais de litiges, 7741; frais de gestion, 7742; appointements, 7751.

KEECH, Hiram, emploi, (int. Ingram) 204.

Kentville: champ de tir à la cible, (int. Hughes) 201, 1143.

Kettleby: receveur de la poste, (int. Bennett) 3493.

Kéwatin: administration, (int. Roche) 336.

Kingston, édifices militaires, (sub.) 6923.

LAC Balsam: voie fluviale de là vers le nord, (int. Hughes) 607.

Lac Cecebe: phare, construction, (int. Bennett) 438; (mot. Bennett pour doc.) 1032; paiements aux ouvriers, (int. Bennett) 1735.

Lac des Deux-Montagnes: levés hydrographiques, le Gouvernement se propose-t-il d'en faire faire sur ce lac? Quand, et combien faudra-t-il de temps pour achever ce travail? (int. Piché) 342.

Lac Mégantic, jetées, (sub.) 7168.

Lac Saint-François, P.Q., îles: combien, à qui? etc., (int. Bergeron) 7854, 7856.

Lac Saint-Louis: levés hydrographiques, sont-ils terminés? (int. Piché) 342.

Lac Winnipeg, steamer pour service, construction, (sub.) 7779, 7815.

Ladysmith, édifice public, (sub.) 6946.

Lafferty, Dr, paiements à lui faits, (observ. Roche) 994.

Laitage, développement, (sub.) 7619.

Lambkin, W. L., gratification d'une année de salaire au lieu de sa pension, (sub.) 7795.

Lamont, M. J. H., représentant du ministère public, honoraires, (int. Wright) 1012; emploi, (int. Boyce) 2329, 2770, 3326.

Langevin, sir Hector, décès; éloge par M. R. L. Borden et sir Wilfrid Laurier, 5209.

Langmuir, M., (voir "Compagnies d'assurance, lettre "C").

Laprairie: brise-lames, construction, adjudication de l'entreprise, (int. Monk) 789.

La "Presse", du 26 mai 1906, article de M. Cinq-Mars, signé "Blaise", 4134 (voir explication personnelle, lettre "E").

Leamington: bureau de poste, (int. Clements) 607.

Législation comparée, association de, souscription, (sub.) 7741.

Leonardville: quai, construction, (int. Ganong) 3332.

Lèpre: bill (n° 115) y relatif, 1ère l., 1630; 2e l., et comité, 2247; 3e l., 2251.

"Leslie & Company," Yukon, paiements faits à cette maison, (int. Taylor) 7256.

Lethbridge: grève des houilleurs, (int. Ver-ville) 591; (mot. Smith pour doc.) 1032.

Levés hydrographiques, (sub.) 3778.

Lévis: bassin de radoub trop petit, (int. Carrier) 4818; quarantaine, travaux, coût, (int. Paquet) 4820; gare de l'Intercolonial, pavage, coût, (int. Paquet) 4820; camp, construction de bâtiments, (sub.) 7383.

- Lewis, Jamieson Webster, affranchissement, bill (n° 85) y relatif, 1ère l., 1190; 2e l., et comité, 2397; 3e l., 2902.
- Libération conditionnelle : d'après quelle règle accordée, prisonniers libérés, récidivistes, (int. Bergeron) 4262.
- Liddle, David, nomination comme aide-inspecteur des poids et mesures, (mot. Ingram) pour doc.) 211.
- Lindsay : champ de tir, établissement, (int. Hughes) 608.
- Listes électorales : impression pour l'année actuelle, (int. Borden) 2515.
- Little-Currant : receveur de la poste, destitution et remplacement, (int. Boyce) 2798.
- Livres : importés, droits, (int. Lavergne) 4356.
- Loi électorale et indépendance du Parlement, bills y relatifs, rapport du comité nommé pour les étudier, (int. Borden) 7261.
- London : bureau de poste, améliorations, coût, (int. Elson) 2098; nouvelle salle militaire, coût, (int. Elson) 2098; directeur du service postal par chemins de fer, (int. Armstrong) 3493; édifices militaires, (sub.) 6924; hôtel des postes (sub.) 6924.
- Louisbourg : hôpital de marine, construction, coût, garde, etc., (int. Daniel) 1917, 2089.
- Lumb, capitaine H. W., mise à la retraite, (int. Hughes) 1190.
- Lumière électrique : appointements des inspecteurs, (sub.) 2666, 2674.
- McCABE, Joseph, directeur de la poste à Iona, destitution et remplacement, (mot. McLean pour doc.) 357.
- McIntosh, Eileen-Mary bill (n° 185) pour lui faire droit, 1ère l., 4870; 2e l., 5071; mot. Northrup) 5574; comité, 6190; 3e l., 6208.
- Macleod : palais de justice et ameublement, coût, (int. Blain) 2095.
- McLeod : R. A., inscription de homestead, (int. Ames) 5638.
- McRae, Edmund, disparition d'une lettre mise à la poste par lui, (int. A. A. McLean) 7122.
- McRae, Hector, achat de terre dans la Colombie-Anglaise, (int. Sproule) 6415.
- Magazines : frais de port, augmentation, (int. Cockshutt) 2334, 2893.
- Magog : érection d'un bureau de poste, (int. Worthington) 353; édifice public, (sub.) 6917.
- Main-d'œuvre étrangère : loi y relative, jugement du juge Anglin, appel (int. Taylor) 355.
- Maisonneuve, élection partielle, (observ. Monk), débat, 2255, 2274, 2278, 2279, 2284.
- Manitoba : extension des limites, conférence à ce sujet, (int. Roche) 205; terres marécageuses, correspondance, etc., à ce sujet, (mot. Staples pour doc.) 358; chemins et ponts de colonisation, (sub.) 7192.
- Marbres ouvrés, importés, sous-évaluation, (int. Maclean) 5455.
- Marchandises anglaises : importation, détaxe, fausses déclaration, (int. Armstrong) 2609.
- Marine marchande du Canada : (observ. Lewis) 1201; rapport annuel, (dép't) 5118.
- Marine norvégienne : concurrence, article du "Record," de Sydney, (observ. Black) 4188 et suiv.
- Marine et Pêcheries : ministère, appointements et dépenses, (sub.) 384; agence de Montréal, employés, local, etc., (int. McLean) 1141; agences, loyers et dépenses casuelles, (sub.) 3684 et suiv.
- Matelots : naufragés et dans le dénuement, (sub.) 3781; enrôlement forcé dans la Colombie-Anglaise, enquête, (int. Borden) 5116.
- Médailles et terres aux Canadiens employés en Egypte en 1870 et 1880, et dans l'expédition à la rivière Rouge en 1870, (int. Hughes) 486, 465, 503.
- Medicine-Hat, édifice public, (sub.) 6942.
- Merwin, George T., paiements à lui faits, (int. Foster) 793; (int. Northrup) 3499.
- Messages de Son Excellence : budget, 128; commission de régie interne, nomination, 128; crédits supplémentaires, 1808, 2078; remerciements pour adresse en réponse au discours du trône, 1999, 2000; sanction royale, 3230, 4354, 4470; deux messages concernant budgets supplémentaires, 5835; prorogation, 7914.
- Mesures du Gouvernement : priorité, (mot. Laurier) 2881, 4678.
- Métis : cession de leurs scriptions, (observ. Lake) 7578, 7787.
- Midland, port, (sub.) 7185.
- Milice, (sub.) 372; service impérial de renseignements militaires, (mot. Belcourt pour doc.) 444; harnais, où et par qui fabriqués, (int. Fowler) 595; fourniture de denrées alimentaires, (mot. Smith pour doc.) 800; écoles d'instruction militaire, enquête, (int. Hughes) 1144; corps de musique militaires dans les fêtes religieuses, (int. Hughes) 1192; achat de charbon par le département, à Winnipeg, (int. Roche) 2141; 21ème batterie de campagne, gardien de la, (int. Hughes) 2796; projet de résol. de sir F. Borden, modifiant loi de la milice, 4265, comité, 5320; 1ère l., 2e l. et adoption, 5320; bill (n° 201) à cette fin, 1ère l., 5321; 2e l. et comité, 5670; 3e l., 5672; (sub.): exercice annuel, 5135; artillerie, armes, champs de tir, etc., 7360; cartouches de réserve, fabrication, 7377; solde et suppléments, 7377; exercices annuels, 7378; habillements et petits équipements, 7381; bibliothèque administrative, 7382; appointements, 7382; camps de manœuvres, 7382; uniformes pour le 80e régiment de Nicolet, (int. L. Lavergne) 7912.
- Miliciens, en activité de service au Nord-Ouest, concessions de terres, bill (n° 177) y relatif 1ère l., 4261; 2e l. et comité, 4918; 3e l., 5014-5015; recrutement et transport des miliciens aux camps d'exercice, (observ. Hughes) 6143.
- "Military Gazette", publication, (int. Clements) 601.
- Miminigash : brise-lames, réparations, (int. Lefurgey) 207; port, dépense, (mot. Lefurgey pour doc.) 2337.
- Mines : concession à Ray et Bronson, date, conditions, revenus, etc., (int. Foster) 1801; annulation, (int. Borden) 1911; lois minières, Yukon, (voir Yukon, lettre "Y"; surintendant des mines, appointements, (sub.) 6083; (voir "Houilleurs", lettre "H").
- Ministère : changements, explication, (int. Borden) 233; (observ. Laurier) débat, 260 et suiv.; changements, l'hon. M. Fitzpatrick nommé juge en chef de la cour suprême, l'hon. M. Aylesworth, ministre de la Justice, et l'honorable M. Lemieux, directeur général des Postes, (explication par sir Wilfrid Laurier) 4642.
- Ministres et sous-ministres : ne devraient pas exercer la profession d'avocat, (mot. Lennox), débat, 1752, suite du débat, remise à plus tard, (mot. Lennox) 2130; suite du débat, 2802 et suiv.; amendement Fitzpatrick, 2867, mis aux voix et adopté, 2877.

- Miscouche, I. P.-E., batture, bouée, (int. Le-furgety) 601.
- Minoterie du lac des Bois et de Kéwatin, bill (n° 111) y relatif, 1ère l., 1629; 2e l., 1347; comité et 3e l., 3264.
- Moberly, H. J., emploi, (int. Lake) 6984, (rép. de M. Fisher) 7123; (observ. Staples) 7644.
- Monnaies : bill (n° 196) modifiant la loi y relative, 1ère l., 5207; 2e l., comité et 3e l., 5692-93-95; monnaies d'argent: usées, rachat, (int. Martin) 345; monnaie d'argent des Etats-Unis: retirée de la circulation en Canada, montant, (int. Blain) 1618; (int. Bergeron) 5208.
- Montagnes du Dauphin (Riding Mountain), réserve forestière, déplacement des limites, (int. Roche) 791; établissement de colons sur cette réserve, (int. Roche) 1031; rapports des fonctionnaires, (mot. Roche pour doc.) 1798.
- Montagnes Selkirk, C.-A., amélioration des grottes, (sub.) 6004.
- Montmagny : fermeture de la fabrique de cigares de, et renvoi de l'officier d'accise, (int. Paquet) 2333; receveur de la poste, (int. Léonard) 3492; Louis Dionne, percepteur des douanes et maître du port, traitement, (int. Paquet) 4820; édifice public, (sub.) 6919.
- Montréal : emplacement pour érection de casernes militaires, (int. Monk) 345; hôtel des postes, améliorations, (int. Monk) 347; ouvrage de surcroît et absences des employés, augmentation ou réduction de salaire pour ces causes, (int. Monk) 352; commission du port, (mot. Rivet pour doc.) 1172 et suiv., adoptée, 1252; cale de radoub de Tate, loyer, (int. Reid) 1425; commission du port, bill (n° 124) y relatif, 1ère l., 1725; 2e l. et comité, 2251; comité, 2267, 2693; 3e l., 2732; port de Montréal, recettes et dépenses, (int. Sinclair) 2800; commission du port, honoraires de présence payés à chaque membre et ex-membre, (int. Daniel) 1730; monument à l'honorable John Young, (voir "Young", lettre "Y"); avance de certaines sommes à la commission du port, (mot. Fielding pour comité sur projet de résolution) 5753, en comité, 6893; projet lu et adopté, 6894; bill (n° 222) concernant la commission du port de Montréal, (avance de certaines sommes d'argent) 1ère l., 6894; 2e l. et comité, 7039; 3e l., 7047; casernes pour la troupe permanente, (sub.) 6920; hôtel des postes, améliorations, (sub.) 6920; améliorations en aval du courant Sainte-Marie, (sub.) 6963, 7232.
- Moose-Jaw, édifice public, (sub.) 6942.
- Mount-Buchanan, I.-P.-E., directrice du bureau de poste (Mme Sarah Smith), destitution et remplacement, (mot. Maclean pour doc.) 2099.
- Mugford, John C., réclamation, (int. McLean) 604.
- Murray-River, terrains expropriés, réclamation des propriétaires, (observ. A. A. McLean) 6144.
- Musée Victoria : modification du plan, (int. Perley) 1192; construction, (int. Perley) 1192; devis, etc., (mot. Perley pour doc.) 1798; matériaux, (int. Fowler) 2091; achat et préparation d'échantillons, (sub.) 6133; (sub.) 6899.
- "Mutual Reserve" (voir "Compagnies d'assurances", lettre "C").
- NATURALISATION : lois de, dans colonies de l'empire, (mot. Borden pour doc.) 358, 1519; Américains ayant prêté serment d'allégeance à la république de Cuba et qui prennent des homesteads dans l'Ouest canadien comme sujets britanniques, (int. Taylor) 356, 433; loi de naturalisation, application, (sub.) 7792.
- Naufrages sur le Saint-Laurent (int. Borden) 175; (mot. Borden pour doc.) 211, (int. Bergeron) 604, 795, 1007, 1135; sur la côte du Pacifique, (int. Smith) 350, (mot. Smith pour doc.) 445, (mot. Borden pour doc.) 1798; enquête, (sub.) 4981.
- Navigation : dans le détroit de Northumberland, (int. Hughes) 1304; nouveau steamer, (mot. Martin pour doc.) 1927; navigation maritime dans les eaux de la Colombie-Anglaise, (observ. Macpherson) débat, 1521 et suiv.; aide à la navigation, (mot. Borden pour doc.) 1798; feux pour la navigation, par qui fournis ? (int. Bennett) 4818; aide à la navigation, (sub.) 7800.
- Navires : sûreté des, bill (n° 48) modifiant la loi y relative, 1ère l., 578; 2e l. et comité, 1188; 3e l., 1252; comité et 3e l., 4124; comité, 7056; 3e l., 7062; (motion Fielding pour inscription de l'ordre (n° 37) parmi les projets du Gouvernement) 7049.
- Navires de l'Etat : approvisionnement, dépenses, (int. Foster) 1014; service, personnel et nombre de navires, (int. Foster) 1028, 1140; entretien et réparations, y compris l'"Arctic", (sub.): 3279 et suiv., 3435 et suiv., 3899 et suiv., 4031 et suiv., 4193 et suiv., 4872 et suiv., 4928 et suiv.
- Neepawa, édifice public, (sub.) 6931.
- Nelson, John, emploi, (int. Lake) 194, 470.
- "New Brunswick Petroleum Company", (voir "Compagnie", lettre "C").
- New-Westminster, édifice public, (sub.) 6947.
- Niagara : camp militaire, approvisionnement de fourrage, (int. Macdonell) 4913.
- Nicholas, Benjamin Charles, nomination, (sub.) 7724.
- Nicolas, Frank, index des rapports de l'Intérieur, (sub.) 6130.
- Nicolet, édifice public, (sub.) 6921.
- Nixon, Joseph, emploi, (int. Foster) 200; rapport à son sujet, (int. Foster) 469; rapports postérieurs au 3 avril 1905, (mot. Foster pour doc.) 800; paiements à lui faits, (int. Foster) 1142.
- Noble, W. H., emploi, (int. Foster) 1021.
- North-Bay, édifice public, (sub.) 6925.
- North-Head: brise-lames, soumissions pour construction, (int. Ganong) 595.
- Nouveau-Brunswick: ports et rivières, (sub.) 7239.
- Nouvelle-Ecosse: hon. D. C. Fraser nouveau lieutenant-gouverneur, conditions de sa nomination (int. Borden) 867; ports et rivières, (sub.) 7238.
- OBSERVATOIRE astronomique de l'Etat; appointements des employés, (sub.) 6022.
- Observatoire magnétique, (sub.) 3777.
- Ogden, William Edward, bill (n° 210) tendant à lui faire droit, 1ère l., 6143; 2e l., 6232; comité et 3e l., 6892.
- O'Gorman, John, emploi, (int. Elson) 1138.
- Ontario: dragage, (int. Bennett) 433, (sub.) 7211; ports et rivières, (sub.) 7184, 7210, 7245; outillage neuf de dragage, (sub.) 7191.
- Or et argent ouvrés, bill (n° 211) concernant la vente et le poinçonnage, 1ère l., 6143; 2e l., 6419; comité, 7782; 3e l., 7785.

- Or du Yukon: droit régalien, combien perçu? (int. Sproule) 5126.
- Ordres permanents: comité des, rapport, (mot. Macpherson demandant adoption) 2890.
- Orillia: bureau de poste, place de directeur vacante, (int. Bennett) 340.
- Osoyoos, édifice public, (sub.) 6947.
- Ottawa: bureau de poste, reconstruction, (int. Blain) 469, (int. Borden) 1634, observatoire d'astronomie, pose de fils électriques, soumissions, (int. Ames) 790; marché avec MM. Ahearn et Soper, (int. Ames) 1923; hôtel des postes, employés touchant moins de \$12 par semaine, (int. Stewart) 6116; observatoire astronomique, (sub.) 6896; édifice des archives, (sub.) 6897; hôtel des monnaies, (sub.) 6897; édifice du parlement, agrandissements, etc., (sub.) 6898; musée Victoria, (sub.) 6899; édifices de l'est et de l'ouest, (sub.) 6900; nouveaux édifices administratifs, (sub.) 6912; départements de l'administration, tiroirs en acier, tablettes sur rouleaux, etc., (sub.) 6925; édifices publics, (sub.) 6948; nouveaux magasins militaires, 7233; revêtement en pierre de Nepean, reconstruction, 7233; édifices administratifs, aménagements, 7234; hôtel des postes, aménagement et réfections, 7234.
- Ouvriers: protection des ouvriers, sur chemin de fer Transcontinental National, (int. Smith) 348; ouvriers italiens importés à Montréal, enquête par sous-ministre du Travail, (mot. Verville pour doc.) 1927.
- Owen-Sound, édifice public, (sub.) 6925, 7210; port, dragage, (sub.) 7185.
- "Pacific Marine Underwriters," (voir "Association," lettre "A").
- PALMER'S-POINT, phare, construction, réclamation de G. W. Palmer, (int. Fowler) 6244.
- Palmerston: choix d'un receveur de la poste, (observ. Barr) 2389, 2515.
- Pâques, ajournement, (mot. Laurier) 1301.
- Parc Grimsby, perception de droits d'entrée, (observ. McIntyre en comité sur bill (n° 12), observance du dimanche) 6856.
- Parc des Montagnes-Rocheuses, bill (n° 164) modifiant la loi y relative, 1ère l., 3314; 2e l. et comité, 4846, 4871; 3e l., 4918.
- Parc Yoho: chemins et autres travaux, (sub.) 6094.
- Parlement: éclairage électrique sur la terrasse, installation, coût, (int. Ames) 1621.
- Parry-Sound, quai, (sub.) 7185.
- Passe du Nord, (sub.) barrages, 5286.
- Pâturage: baux pour plus de trois ans, (mot. Ames pour doc.) 216; bail (n° 2059) de H. P. Brown, (int. Ames) 5311.
- Payette, Philiat, réclamation, (int. Léonard) 5454.
- Pêche: à la claie, dans comté de Charlotte, nouveaux permis, à qui accordés, (int. Ganong) 1619; permis accordés dans le comté de Queen, (int. Lefursey) 4264.
- Pêcheries: juridiction du gouvernement fédéral et des gouvernements provinciaux, (int. Lefursey) 794; (mot. Lefursey pour doc.) 1031, 3152; (mot. Borden pour doc.) 799; (sub.) inspecteurs, gardes-pêche, etc., 3735, 3801; service de protection de pêcheries, 3796, 3802; exposition des pêcheries du Canada, 3799; primes de pêche, distribution, 3800; usines pour réduction du chien de mer, 3800, 3803; école de salaison de poisson, 3801; bill (n° 223) relatif aux pêcheries, 1ère l., 6895.
- Perr, Jean-Albert, bill (n° 169) tendant à lui faire droit, 1ère l., 3492; 2e l., 3834; comité, 5070, 5582; 3e l., 5595.
- Pénitenciers: fourniture de la farine (int. Staples) 353, (int. Taylor) 468, 800; (observ. Bennett) 972; Saint-Vincent-de-Paul, gardiens, appointements, (int. Léonard) 471; salaires des employés, augmentation, (int. Léonard) 2331; (projet de résol. Fitzpatrick) 4005; en comité, 4181; bill (n° 176) relatif aux pénitenciers, 1ère l., 4187; comité, 5522, 5537; 3e l., 5542; amendements du Sénat, (mot. Aylesworth pour 2 l.), adoptée, 7010; (sub.) 7738; pénitencier de Kingston, (sub.) 7742.
- Pensions: de certains membres du conseil privé, et Sénat et Chambre des communes, bill (n° 18) abrogeant chapitres 30 et 43 des statuts de 1905 y relatifs, 1ère l., 326; 2e l., renvoi de la discussion à une prochaine séance, 918; 2e l., 1767, 2570, 2571, 3050 et suiv.; mot. McLean pour 2e l., 3050, mise aux voix et rejetée, 3137; bill (n° 142) concernant les pensions de certains membres du conseil privé, 1ère l., 1801; (observ. Wilson au sujet du progrès de ce bill) 4678; combien payé, et à qui, en vertu de la loi de 1905? (int. Maclean) 2096; (rectification par M. Bourassa au sujet du sénateur Cox) 3230; présentation d'un nouveau projet de loi, (int. Borden) 4644; (mot. Taylor demandant pension pour députés siégeant depuis vingt-cinq ans) 4679; bill (n° 220) abrogeant la loi sur les pensions de certains membres du conseil privé, 1ère l., 6721; 2e l., 7786; 2e l. et comité, 7836 et suiv.; 3e l., 7867-77.
- Pensions militaires: projet de résolution de sir F. Borden ayant pour objet de modifier la loi y relative, 4264; comité, 5315; 1ère l., 2e l. et adoption, 5320; bill (n° 200) modifiant la loi de 1901 à ce sujet, 1ère l., 5320; 2e l. et comité, 5673; 3e l., 5674.
- Peterborough, salle militaire, (sub.) 6927.
- Petewawa: terrains pour exercices militaires, acquisition, (mot. Worthington pour doc.) 356.
- Pétitions: dépôt, (déc.), M. l'Orateur, 858.
- Phares: gardiens, salaires, (int. Gauvreau) 472; phares de Jack-Straw, Red-Horse et Gananoque, substitution d'éclairage et entretien, (int. Taylor) 603; phares: construction et coût, (int. Foster) 1022; salaires et allocations des gardiens, (sub.) 3676 et suiv.; entretien et réparations des phares et bateaux-phares, (sub.): 3710 et suiv., 3899 et suiv., 4981-82; construction de phares, et aides à la navigation, (sub.), 4901, 5030, 5071.
- Pilotage, fonds de, à Sydney-nord, affaire McLean, (observ. Boyce) 5570; commissaires du, rétribution de leurs services, (int. Borden) 794; bill (n° 219) modifiant la loi relative au pilotage, 1ère l., 6718; commission d'enquête à Sydney-nord, (mot. Boyce pour doc.) 6994.
- Pilotes: versements aux fonds de retraite et de secours, (mot. Boyce pour doc.) 1032.
- Pierreville, Yamaska: quai, coût, recettes, (int. Bergeron) 1803.
- Pinette, I.-P.-E., port, dragage, (int. Martin) 344.
- Piscifactures: établies sur lacs Huron et Supérieur, (int. Boyce) 196; (sub.), 3793, 3803.
- Placements fiduciaires: effets provinciaux devant y servir, (int. Borden sur rapport déposé) 1631.

- Pluie artificielle au Yukon, (observ. Foster) débat, 578 et suiv., marché à ce sujet, décret, (mot. Foster pour doc.) 869, 1044, 2142.
- Poids et mesures : service, (sub.) 2673 ; bill (n° 14) modifiant, loi relative aux poids et mesures, 1ère l., 174 ; 2e l., 905 ; renvoi au comité d'agriculture et de colonisation, 914 ; en comité, 2130 ; 3e l., 3047, 3050.
- Point-Edward, dragage, (sub.) 7185, 7245.
- Pointe-à-la-Frégate : brise-lames, (int. Monk) 1191.
- Pointe-Prim, quai, (sub.) 7123.
- Pointe-aux-Trembles, quai, (sub.) 7168.
- Poisson : exportation, droits, (mot. Boyce pour doc.) 1031, 1910.
- Police fédérale : (sub.), 508.
- Pommes : tarif allemand, (int. Armstrong) 1011, 1023.
- Pontiac : formation géologique de ce comté, rapport à ce sujet, exploration de mines, (int. Piché) 1729.
- Porcs : peste porcine, quarantaine dans townships de Kent, (int. Clements) 178, (mot. Clements pour doc.) 671 ; porcs importés et abattus au Canada pour exportation, (int. Sproule) 181.
- Port-Arthur, améliorations, (sub.) 6963.
- Port-Bruce : douanes, recettes, (int. Ingram) 176 ; sommes dépensées pour le port, (mot. Ingram pour doc.) 212, 3596.
- Port-Burwell : douanes, recettes, (int. Ingram) 176 ; sommes dépensées pour le port, (mot. Ingram pour doc.) 213, 4357 ; travaux du port, soumissions, etc. (int. Macdonell) 1016, (mot. Jackson pour doc.) 5314, 5476 ; port, améliorations, (sub.) 7185.
- Port-Colborne : dragage, brise-lames, élévateur, (int. Bennett) 464 ; élévateur, construction, (int. Lalor) 597, (dépôt de documents par l'honorable M. Hyman) 1897 ; (sub.) : améliorations à l'entrée, 5292 ; élévateur, 5293 ; creusage, entre Port-Colborne et Humberstone, 5492.
- Port-Hood, barrage, (sub.) 6980.
- Port-Stanley : douanes, recettes, (int. Ingram) 176 ; travaux dans le port, (int. Ingram) 176 ; sommes dépensées pour le port, (mot. Ingram pour doc.) 212, 4357 ; travaux du port, soumissions, etc., (int. Macdonell) 1018 ; port, améliorations, (sub.) 7186.
- Postes : factage rural, (mot. Lennox pour doc.) 166, 220, (int.) 223 ; devoirs des directeurs de bureaux de poste, (int. Bennett) 340 ; ministère des Postes, (sub.) 415 ; location des boîtes dans bureaux de poste, (int. Boyce) 439 ; (sub.) : service extérieur, appointements et suppléments, 542 ; transport des dépêches, 546 ; divers, 563 ; service au Yukon, 576 ; nouveaux commis au ministère des Postes, (mot. Barker pour doc.) 797 ; marchés pour transport des dépêches dans comté de Peel, (mot. Blain pour doc.) 799 ; directeurs de bureaux de poste, devoirs et rémunération, (int. Fowler) 1426 ; perte de timbres-poste à Moncton, (int. Fowler) 1428 ; uniformes pour facteurs, de qui achetés ? (int. Taylor) 1804 ; directeurs des bureaux de poste du comté de Peel, transfert du bureau de poste de North-Lake à Black-Point et vice versa, (mot. McLean) 2337 ; présentation d'un projet de loi modifiant l'acte des Postes, (int. Monk) 3676, 3891 ; taxe sur périodiques américains, (int. Taylor) 5757 ; appointements, (M. H. Verret), augmentation, (sub.) 7654 ; receveurs de la poste, appointements, (sub.), (int. Blain) 7654.
- Powell, M. le capitaine, nomination dans la milice permanente, (int. Worthington) 4911.
- Préfontaine, feu l'honorable Raymond, correction d'un mot à son sujet, par M. R. L. Borden, 6787.
- Prescott : phare du moulin à vent, coût, (int. Taylor) 1015.
- Presse canadienne, association de la, comment constituée, etc., (int. Taylor) 1421.
- Preston, Mary-Emeline, bill (n° 163) tendant à lui faire droit, 1ère l., 3492 ; 2e l., 3834 ; comité et 3e l., 5070.
- Preston, W. T. R., voyage de Londres au Canada, (int. Wilson) 177 ; loyer d'une maison et entretien, (int. Wilson) 4004 ; refus de répondre, comme témoin, à certaines questions, *in re* "The North Atlantic Trading Company", (5e rapport du comité d'agriculture, par M. McKenzie) 4259 ; (mot. Monk demandant mise à l'étude du 5e rapport du comité d'agriculture) 4260 ; (mot. Monk pour faire comparaître M. Preston à la barre de la Chambre, comme témoin), 4559 ; (amendement Laurier à l'encontre) 4580 ; (débat) : M. Monk, 4559 ; sir Wilfrid Laurier, 4569-80 ; M. R. L. Borden, 4581 ; l'honorable M. Fielding, 4586 ; M. Northrup, 4596 ; M. Sproule, 4603 ; M. Carvell, 4614 ; M. Sam. Hughes, 4622 ; M. Miller, 4626 ; l'honorable M. Haggart, 4630 ; M. Bourassa, 4637 ; amendement Laurier mis aux voix et adopté, 4640-41 ; (motion Monk demandant que M. Preston ne soit plus inspecteur d'immigration, 7062, (débat) 7062 et suiv., (motion mise aux voix et rejetée) 7120.
- Prêteurs d'argent, bill (n° 11) les concernant, 1ère l., 20 ; 2e l. et comité, 364 ; comité, 1307, 6997 ; 3e l., 7010 ; mot. Fitzpatrick pour renvoi au comité des banques et du commerce, 1307 ; quand ce bill sera-t-il soumis à la Chambre ? (int. Foster) 5113 ; (int. Borden) 6287, 6863.
- Preuve : bill (n° 68) modifiant la loi de 1893 y relative, 1ère l., 921 ; 2e l. et comité, 1313 et suiv., comité, 1809 ; 3e l., 2220.
- Prince-Albert, édifices publics, (sub.) 6943.
- Prince Arthur de Connaught : visite au Canada, frais, (sub.) 324 ; (observ. Borden) 767.
- Produits agricoles (voir "Agriculture", lettre "A").
- Produits allemands : surtaxe, (int. Armstrong) 336.
- Prorogation : aura-t-elle lieu le 12 juillet ? (int. Sproule) 7817 ; message de Son Excellence, (M. l'Orateur) 7914, 7917 ; retard, (int. Henderson) 7916.
- Provinces maritimes, édifices publics, (sub.) 6916 ; ports et rivières, (sub.) 7149 et suiv.
- Publications scientifiques, catalogue international des, contribution, (sub.) 7792, 7794.
- Pugwash : quai, réparations, (int. Barker) 1917.
- QUACO, port, jetée de l'est, (sub.) 7134.
- Quais : construits par le Gouvernement depuis 1896, (mot. Foster pour doc.) 219 ; quais de l'Etat, ingénieur et gardiens des, noms et domiciles, (int. Wright) 1924, 2514 ; quais permanents, dans le lac Saint-Pierre, et ailleurs dans le Saint-Laurent, (sub.) 7777.
- Québec (province) : vente des chutes d'eau, (observ. Monk) 5113 ; ligne de division entre cette province et le Labrador, ou entre le détroit de Belle-Isle et la baie d'Hudson, (int. Morin) 6004 ; ports et rivières, (sub.) 7135, 7239 ; ports, rivières et ponts, (sub.) 7168 ; outillage neuf de dragage, (sub.) 7191 ; dragage, (sub.) 7211.

- Québec (ville) : pont, (observ. Armstrong) dé-
bat, 224 et suiv.; frais de construction, (int.
Monk) 350; hôpital pour immigrants, cons-
truction, (int. Monk) 346; directeurs de la
compagnie du pont, (int. Monk) 351; (mot.
Monk pour doc.) 445; subventions, etc.,
payées à ladite compagnie, (int. Monk) 461;
inspection des livres de ladite com-
pagnie, (int. Monk) 462; quais en
eau profonde, (int. Paquet) 602; hô-
pital pour immigrants, construction, (int.
Monk) 346; travaux dans le port, entrepri-
se accordée à MM. Doucet et Lemieux, (int.
Ames) 1429; rocher de Québec, danger d'é-
croulement, (int. Lavergne) 3141, (int. Ber-
geron) 3233; levée Louise, subvention pour
compléter travaux, (mot. Brodeur pour com-
ité) 3593; prêt de \$150,000 à la commission
du port, (projet de résolution Brodeur)
4023; bill (n° 174) à cette fin, 1ère et 2e l.,
et comité, 4031; comité, 4920; 3e l., 4928; pi-
lotes, examen, (int. Ames) 4067; citadelle,
salle d'exercice, (sub.) 6921; édifices mili-
taires, (sub.) 6921; port, amélioration, (sub.)
7231; casernes de Saint-Jean, écuries pour
la cavalerie, (sub.) 7232.
- Queen's College, de Kingston, (motion Hart)
pour présentation d'un bill y relatif 2880;
bill (n° 160) y relatif, 1ère l., 3140; 2e l.,
3324; comité et 3e l., 4051.
- RAMSAY, ASENATH, bill (n° 190) tendant à
lui faire droit, 1ère l., 5206; 2e l., 5360; com-
ité et 3e l., 6189.
- Rapide des Galops, (sub.) parachèvement du
chenal, 5285.
- Rapides Saint-André, rivière Rouge, amélio-
rations, (sub.) 7231.
- Rapports déposés: Auditeur général, 128, 174;
Tableaux du commerce et de la navigation,
128; Commerce, 128; Chemins de fer et Ca-
naux, 128; Commission du chemin de fer
Transcontinental National, 128, impression,
(int. Borden) 129; Postes, 219; Revenu de
l'Intérieur (1ère et 2e parties) 232; Tra-
vail, 233; Police fédérale, 277; Pénitenciers,
502; Marine et Pêcheries, 503; Intérieur,
808; Travaux publics, 1002; Marine et Pé-
cheries, (int. Borden) 1306, 1419; Statisti-
ques de la criminalité, 1723; Milice, 1724;
Compagnies d'assurance, 1896, 1897; Surin-
tendant des assurances, 1896; Statistique
des chemins de fer, 2142; Commerce, 4137;
Marine marchande du Canada, 5118.
- Ray's-Creek, quai, (int. Ames) 3000.
- Réassurance: réserve, (int. Henderson) 1019.
- Rébellion de 1885, pensions à des miliciens pour
service, etc., (sub.) 7791.
- Recensement quinquennal: Manitoba, Saskat-
chewan et Alberta, (sub.) 7644-46 et suiv.
- Recensement et statistique, (sub.) 7587.
- Régina, édifices publics, (sub.) 6943.
- Remèdes: brevetés, interdiction ou contrôle de
la vente, (int. Sproule) 186; bill (n° 15),
(voir "Falsification, lettre "F"); falsifi-
cation des remèdes, enquête, (mot. Stock-
ton) 3026; institution d'un comité d'enquête,
(mot. Stockton) 3140; (mot. Laurier pour
remplacer M. Lennox par M. Bergeron
comme membre du comité d'enquête) 3228.
- Renfrew-nord, vacance, (int. Taylor) 6287; man-
dat émis pour nouvelle élection, (M. l'Orate-
ur) 6331.
- Représentation en Parlement: (mot. Hughes
pour laisser à chaque province au moins le
nombre de représentants qu'elle avait lors
de son entrée dans la confédération) débat,
1146 et suiv.; représentation de Nicolet et
de Gaspé par le solliciteur général, (int.
Fowler) 1921; (motion Fowler pour discus-
sion de la motion Hughes) 4681.
- Réserves forestières, bill (n° 47) concernant
l'établissement de, 1ère l., 577; 2e l. et com-
ité, 2902; comité, 3403, 3500, 3620, 5552;
comité, 5674; 3e l., 5692; amendements du Sé-
nat, 7021, adoptés, 7021.
- Revenu de l'Intérieur: ministère, appointements
et dépenses, (sub.) 380; loyer, combustible,
service en général, (sub.) 2673, 2678.
- Revillon Frères (à responsabilité limitée), bill
(n° 76) concernant cette maison, 1ère l.,
1034; 2e l., 1346; comité, 3766, 5535; 3e l.,
5535; amendements du Sénat, adoption, sur
motion McCool, 6892-93.
- Richibouctou: brise-lames, réparations, (int.
Fowler) 2091.
- Rivière Ashouapmouchoan, piliers de dériva-
tion, (sub.) 7169.
- Rivière Blanche, quai, (sub.) 7171; amélio-
ration, (sub.) 7180.
- Rivière Chaudière: concessions de chutes d'eau,
(mot. Taylor pour doc.) 4095.
- Rivière Fairford, nettoyage du lit de la ri-
vière, (sub.) 7189.
- Rivière-des-Français, phare, construction, (int.
Bennett) 1923; pouvoirs hydrauliques, (int.
Bennett) 5126.
- Rivière Jésus: quai, construction, (int. Léonard)
471.
- Rivière Magnetawan, phare, construction, (int.
Bennett) 6985.
- Rivière Ottawa: bouées à ajouter depuis l'é-
cluse de Carillon jusqu'au canal Sainte-
Anne-de-Bellevue, (int. Boyer) 1423.
- Rivière Ottawa et tributaires, lever hydrogra-
phique, des sources, (sub.) 6957.
- Rivière Ouelle, jetées, (sub.) 7171.
- Rivière Péribonka, piliers de dérivation, (sub.)
7169.
- Rivière Qu'Appelle, barrage, (sub.) 7249.
- Rivière-au-Renard: brise-lames, (int. Monk)
1192.
- Rivière Saint-Louis, améliorations, (sub.) 7171;
(tributaires), canaux de déversement, (sub.)
7172.
- Rivière Sainte-Marie, dragage, (int. Boyce)
443, 467.
- Rivière Saint-Maurice, estacades: recettes, dé-
penses, (int. Perley) 1139.
- Rivière Saguenay, quais et estacades en amont
de Chicoutimi, coût, (int. Perley) 1028;
(mot. Perley pour doc.) 1431; (int. Hender-
son) 1431; dragage, (mot. Girard pour doc.)
4096; jetées et estacades en amont de Chi-
coutimi, (sub.) 7212.
- Rivière Saskatchewan du Nord, levers hydro-
graphiques, (sub.) 7190.
- Rivière Scugog: barrage et écluses, construc-
tion et entretien par le Gouvernement, (int.
Hughes) 1914.
- Rivière Severn, obstruction, (int. Grant) 600.
- Rivière Thames: exploration, (int. Clements)
180; dragage, (int. Clements) 181; travaux
pour empêcher débordement, (mot. Cle-
ments pour doc.) 801; quais à l'embouchure,
(sub.) 7186.
- Rivière Trent: à qui appartiennent les eaux
de cette rivière et de ses affluents, etc.,
(int. Porter) 205.

- Rivière Washademoak, N.-B., dragage, (int. Wilmot) 603.
- Robertson, Andrew C., inspecteur des pêcheries, (int. Fowler) 4263.
- Rock-Hill: bureau de poste, recettes, (int. Bennett) 866.
- Rogersville: inspection des traverses à, (int. Ames) 2794, inspection et achat, (mot. Ames pour doc.) 3025.
- Rondeau: travaux du port, soumissions, etc., (int. Macdonell) 1017; port, améliorations, (sub.) 7186.
- Routes et réserves de terrains pour routes publiques dans la Saskatchewan, bill (n° 202) y relatif, 1ère l., 5498; 2e l., et comité, 5696; 3e l., 5699.
- Rustico, brise-lames à l'île Robinson, (sub.) 7124.
- SAINT-ALEXIS, jetée, (int. Blain) 4002.
- Saint-André: écluses, dépenses, (int. Schaffner) 1427.
- Saint-Anicet: quai, réparations, gardien, (int. Walsh) 1619.
- Sainte-Anne-de-Chicoutimi, quai, (sub.) 7174.
- Saint-Boniface, édifice public, (sub.) 6932.
- Saint-Hyacinthe: salle d'exercice militaire, construction, coût, (int. Worthington) 3332, (sub.) 6921.
- Saint-Jean, N.-B., salle d'exercice, construction, (int. Daniel) 443; élévateur à grains, coût, capacité, (int. Stockton) 2336; port, dragage, (sub.) 7135; service postal amélioration, (int. Daniel) 7913.
- Saint-Jean, P.Q., école militaire, effectif, (int. Bergeron) 4262; casernes, (int. Bergeron) 4264; médecin de l'école militaire, qui est-il? etc., (int. Bergeron) 4816; édifice public, (sub.) 6922; écuries pour la cavalerie, (sub.) 7232.
- Saint-Joseph, port, améliorations, (int. Gunn) 597.
- St. Mary, Ont., bureau de poste, emplacement, (int. Maclean) 4815, (sub.) 6927.
- Saint-Stanislas, coursier de règlement vis-à-vis cette paroisse, (sub.) 7723.
- Sainte-Thérèse, bureau de poste, recettes et dépenses, (int. Léonard) 2791.
- Salles militaires, construction, (sub.) 6948.
- Sanction royale, 768, 3230, 3242, 4354, 4470; 6331, 7918.
- San-Francisco : tremblement de terre, destruction de la ville; secours par le Gouvernement canadien, (int. Bole) 1805, souscription de \$100,000, (mot. Fielding) 1807, refusée par le gouvernement américain, (observ. Fielding) 2145, emploi des \$100,000 (int. Osler) 2963, (projet de résolution Fielding) 4458, adopté, 4460; bill (n° 178) accordant secours de \$100,000, 1ère et 2e l., comité et 3e l., 4460; versement de \$80,000, à compte (M. Fielding) 5667.
- Saskatoon, édifice public, (sub.) 6943.
- Sault-Sainte-Marie, cale du Gouvernement, (int. Boyce) 441; poursuite contre la municipalité par le Gouvernement, (int. Boyce) 2334; prétendue émeute de 1903, envoi de volontaires, réclamations, (mot. Boyce pour doc.) 2338; dépôt de charbon sur quai de l'Etat, (int. Boyce) 3592.
- Sauvalle, Marc : employé au service de l'immigration française, (int. Taylor) 3326; traduction des rapports sur la géologie, (sub.) 6133.
- Savage-Harbour : à quels habitants de cet endroit ont été faits certains paiements? (int. Martin) 3141.
- Seaforth : édifice public, (int. Gunn) 596; bureaux de poste et de douane, loyer, (int. Gunn) 1621.
- Secrétariat d'Etat, appointements et dépenses casuelles, (sub.) 7789.
- Section 28, township 7, rang 2, à l'ouest du 5e méridien, partie du quart sud-est vendue ou louée, (int. Herron) 603.
- Seigneurie de Rigaud, paiements aux propriétaires, (int. Boyer) 1027.
- Selkirk, édifice public, (sub.) 6932.
- Sénat : vacances dans la représentation du Nouveau-Brunswick, (int. Fowler) 1027; révision de la constitution du Sénat, (mot. McIntyre), débat, 2340 et suiv.: M. McIntyre, 2340, 2382; M. Schell, 2355; M. Henderson, 2362; sir Wilfrid Laurier, 2362; M. R. L. Borden, 2370; l'hon. M. Paterson, 2374; M. W. F. Maclean, 2380; (mot. McIntyre retirée) 2383; (sub.) appointements et dépenses casuelles, (sub.) 7789.
- Sénat et Chambre des communes, bill (n° 10) modifiant l'acte y relatif, 1ère l., 19; 2e l., 364; (mot. Fitzpatrick pour renvoi au comité) 364; comité et 3e l., 7866-67; révision du règlement, comité spécial à cette fin, (mot. Laurier) 260; bill (n° 97), idem, 1ère l., 1300; 2e l., 1833, 1848; comité, 1848, 7318; 3e l., 7343; amendements du Sénat, 7786; bill (n° 143) modifiant la loi relative au Sénat et à la Chambre des communes, 1ère l., 1801; (observ. Wilson au sujet du progrès de ce bill) 4678; nombre d'employés, (mot. Sproule pour doc.) 1924.
- Sept-Iles : achat de nouvelles terres, enlèvement de huttes de sauvages, et arpentages, (sub.) 6138.
- Serments d'office, prestation, (bill n° 1), 4.
- Service météorologique, (sub.) 3778.
- Service océanique et fluvial, dépenses casuelles en général, (sub.) 7801.
- Services publics : nationalisation, (mot. Maclean) 1910 et suiv.
- Session tardive, (observ. Borden) 7; session d'automne, (observ. Laurier) 9 et suiv.
- Shelburne, édifice public, (sub.) 6915.
- Shelmouth, Man., pont, construction, (int. Roche) 2333.
- Sherbrooke : camp militaire cette année, (int. Tobin) 339; salle d'exercice militaire : construction, coût, (int. Worthington) 3332, (sub.) 6921.
- Shortis : commutation de sa peine, (explication sur un fait personnel par M. Bergeron) 5667.
- Sifflets de brume : inspection, (sub.) 3784.
- Signaux : compagnie canadienne de signaux de brume, paiements à elle faits, (int. Foster) 793.
- Silverwater, île Manitouline, quai, (sub.) 7186.
- Simcoe, édifice public, (sub.) 6929.
- Sirop d'érable : falsification, moyens à prendre pour l'empêcher, (mot. Boyer), débat : M. Boyer, 1448; M. Paquet, 1456; l'hon. M. Templeman, 1459; l'hon. M. Brodeur, 1460; M. Sproule, 1462; M. Monk, 1464; l'hon. M. Fisher, 1465; M. Ganong, 1470; M. Walsh, 1471.
- Skeffington, M., détective, renvoi, (int. Daniel) 189.
- Sociétés coopératives et industrielles : bill (n° 144) y relatif, 1ère l., 1897.
- Sondages au Nord-Ouest (voir "Forages", lettre "F").
- Sorel : effondrement du quai, (mot. Blain pour doc.) 3025, 5499.
- Souris : séchoir à poissons, construction, employés, etc., (int. McLean) 1424.

- Spencer, Muriel Violet, bill (n° 208) pour lui faire droit, 2e l., 5893; comité et 3e l., 6232.
- Stations agronomiques : station centrale, recettes et dépenses, (int. Taylor) 787; stations agronomiques au Canada, combien, où situées ? frais d'entretien, etc., (int. Martin) 1008; station agronomique centrale, dépenses, (int. Taylor) 2327; stations agronomiques, (sub.); 7594; nouvelles stations succursales, 7618; bulletins et rapports des stations agronomiques, 7618; (voir aussi ferme d'expérimentation, lettre "F").
- Statuts renfondus : publication, (int. Borden) 6863; refonte et traduction, (sub.) 7739, 7751.
- Steamers, service, (sub.): steamers transatlantiques, établissement d'un service par le Gouvernement, (int. Armstrong) 204; entre l'Île du Prince-Edouard et l'Angleterre, (int. McLean) 442; données thermographiques prises à bord des steamers, (mot. Smith pour doc.) 443; lignes subventionnées, rapport de leurs opérations, (mot. Foster pour doc.) 586; ventilation des steamers, (int. Smith) 587; subventions aux compagnies de steamers, marchés à ce sujet, (mot. Smith pour doc.) 1799; marchés avec compagnies pour service entre le Canada et Mexique, (mot. Maclean pour doc.) 2099; subvention à la compagnie Acadia, (int. Taylor) 3331; (sub.): service entre l'Angleterre et le Canada, 7757; entre Saint-Jean et Digby, 7759, 7796; entre Saint-Jean et ou Halifax et les Antilles et l'Amérique du Sud, 7765; entre Victoria et San-Francisco, 7768; entre Québec et le bassin de Gaspé, 7768; entre la terre ferme et les îles de la Madeleine, 7768; entre le Canada et le Sud-Africain, 7769; entre Sydney et la baie Saint-Laurent, 7769; entre la baie Sainte-Catherine et Tadoussac, 7769; entre le Canada et le Mexique, 7769; entre Annapolis et Londres ou Hull (Ang.), 7770; entre Saint-Jean et les ports du bassin de Cumberland, 7770; entre Port-Essington et les îles de la Reine-Charlotte, 7770; entre Moncton et le comté de Cumberland, 7770; entre Newcastle, Neguac et Escuminac, 7771; entre le Canada et l'Australie, 7771; voyage du "Yoruba", de Montréal à la Havane, juin 1905, 7772; service entre la terre ferme et l'île Pelée, 7772; entre Québec et l'île d'Orléans, 7773; entre le Canada et Terre-Neuve, 7773; steamers de l'Etat (voir "Navires", lettre "N").
- Steamer "Arctic", approvisionnement, dépenses, (int. Foster) 1014; (sub.) 3279 et suiv., 3435 et suiv.; enquête sur voyage de l'"Arctic", motion Laurier, (int. Borden) 3075; (motion Laurier) 3713; amendement Borden, 3721; débat, 3713-21 et suiv.; amendement Borden mis aux voix et rejeté, 3762-63-64; motion Laurier mise aux voix et adoptée, 3764-65; nomination du comité d'enquête, (mot. Laurier) 4001; rapport du comité d'enquête, (mot. Maclean pour adop.) 6546, débat, 6546 et suiv.; amendement de M. Northrup, 6677, mis aux voix et rejeté, 6716; mot. de M. Maclean adoptée, 6717.
- Steamer brise-glace additionnel, dans le Saint-Laurent et le détroit de Northumberland, (sub.) 7774.
- Steamer "Duchess of Bedford", expédition dans l'océan Arctique, aide, (sub.) 7795.
- Steamer "Grosse Isle", crédit voté de nouveau, (sub.) 2766.
- Steamer "Kestrel", tonnage, emploi, coût, (int. Foster) 1021.
- Steamer "King Edward", capacité, ne figure pas dans la liste, parce que pas construit au Canada, (int. Maclean) 4903.
- Steamer "Maisonneuve": emploi, équipage, coût, dépenses, (int. Northrup) 1620.
- Steamer "Neptune", réparations, (sub.) 5013.
- Steamer "Rembrandt", charbonnier, perte, enquête à ce sujet, (int. Laurence) 1914.
- Steamer "Seagull", achat, (int. Bennett) 1005.
- Stone, E. B., affermage de terres, (int. Maclean) 3836.
- Stoney-Creek: salle militaire, toiture endommagée par le feu, (int. Smith) 339.
- Subsides : (mot. Laurier pour comité) 128; résolutions adoptées, 682; projet de résolution Paterson pour somme de \$161,000 à être accordée à titre de subsides, à même le fonds du revenu consolidé du Canada, 682; adopté, 737; bill (n° 56) accordant subsides pour exercice finissant 30 juin 1906, 1ère l., 2e l., comité et 3e l., 737, 7318 et suiv.; 3e l., 7343.
- Substances alimentaires : falsification, (sub.) 2684.
- Subventions aux provinces : rajustement, conférence à ce sujet, (int. Parmelee) 201; correspondance à ce sujet, (mot. Parmelee pour doc.) 218.
- Succession Harwood, à Vaudreuil, moyens de communication, construction d'un quai, obligations du Gouvernement à cet égard, (int. Boyer) 1139.
- Summerside : brise-lames, soumissions, (int. Lefurgey) 1426; port, brise-lames, (sub.) 7125.
- Sussex : champ de tir, coût, commis des travaux, gardien, revenu, (int. Fowler) 595; camp, construction de bâtiments, (sub.) 7383.
- Sutherland, Charles, emploi, (int. Lake) 194, 470.
- Sutherland, George M., emploi, (int. Boyce) 2328, 2770, 3326.
- Sydney, N.-E., bill (n° 74) concernant le port de, 1ère l., 1002; 2e l., comité et 3e l., 2251; grève, dépenses, (int. Hughes) 1143; commission de pilotage de Sydney, C.-A., (mot. Boyce pour doc.) 1910.
- Système métrique : achat d'étalons, (sub.) 2673; série de conférences, (sub.) 2678.
- TABAC : brut, en feuilles, importé, augmentation des droits, (int. Clements) 181; distribution de graines, demandes des planteurs du comté des Deux-Montagnes à cette fin, (int. Ethier) 603; timbres sur tabac canadien et importé, (sub.) 1611, 7724.
- Tarif : commission du tarif, dépositions faites devant elle, impression, (int. Henderson) 208; tarif allemand, réception par le ministre des Douanes, (int. Foster) 1249, 1307; tarifs douaniers de l'Allemagne et du Canada, (mot. Armstrong pour doc.), débat, 1927 et suiv.: M. Armstrong, 1927, 1998; M. Clements, 1936; l'honorable M. Fielding, 1937; M. R. L. Borden, 1940, 1951; M. Sproule, 1941-44; M. Chisholm, 1949; l'honorable M. Paterson, 1954; M. Henderson, 1958; M. M. S. Schell, 1964; M. Derbyshire, 1967; M. Fowler, 1968; l'honorable M. Fisher, 1969; M. Bennett, 1981; M. A. J. Johnston, 1987; M. l'Orateur, (déc.) 1990-91; M. Taylor, 1994; M. Lennox, 1995; tarif douanier de l'Allemagne, (mot. Armstrong pour doc.) 3807, 5116; tarif douanier de 1897, bill (n° 175) le modifiant, 1ère l., 4133; 2e l. et comité, 5228; 3e l., 5229; comparaison entre

Terres fédérales—*Suite.*

le tarif américain et le tarif canadien quant aux produits agricoles, (observ. Clements), débat, 5015 et suiv.; M. Clements, 5015; M. T. Martin, 5024; M. Henderson, 5025; M. Clarke, 5026; tarifs douaniers de l'Allemagne et du Canada, (mot. Armstrong pour doc.) 7563; enquête au sujet du tarif, (sub.): frais, 7665; dépenses des ministres et des employés, 7665-7666.

Taschereau, sir Henri Elzéar, juge en chef de la cour suprême, démission et remplacement, (int. Monk) 2306.

Taxe de capitation, (\$2), sur voyageurs se rendant aux Etats-Unis, (mot. Ingram pour doc.) 211; (int. Ingram) 333.

Télégraphe: compagnie, bill (n° 61), (voir "Compagnie de télégraphe", lettre "C").

Télégraphes: comité, rapport, nomination d'un nouveau comité, (int. Macdonell) 1013; réseau du Yukon, coût, recettes et dépenses, (int. Blain) 1920; (sub.) 6962, 7218; ile du Prince-Edouard et terre ferme, (sub.) 6959; Saint-Laurent inférieur et Provinces maritimes, (sub.) 6961; ile du Cap-Breton, (sub.) 7208; bureau de télégraphe à Athabaska-Landing, (sub.) 7208; ligne télégraphique dans les Provinces maritimes, (sub.) 7216; ligne télégraphique, de la Descente des Femmes à la rivière du Sacré-Cœur, (sub.) 7217.

Télégraphie Marconi: service à travers l'Atlantique, (int. Maclean) 334; stations, installation et entretien, (int. Foster) 792; service à Belle-Ile, (sub.) 6961; établissement de deux stations, raccordement à la Grosse-Ile, (sub.) 7208; stations entre Cap-Race et Cap-Ray, (sub.) 7777.

Téléphones: séances du comité spécial, (int. Maclean) 130; législation, enquête, frais de témoins, (int. Ingram) 221, 332; législation à être soumise à la Chambre, (observ. Maclean) 359; (int. Maclean) 586; expropriation des lignes téléphoniques au Manitoba, (int. Roche) 3331, 6417; bill (n° 167) relatif au réseau téléphonique du gouv. de la prov. du Manitoba, 1ère l., 3339; (observ. Roche au sujet du progrès de ce bill) 4632; discussion sur la question des téléphones, (explication Aylesworth sur un fait personnel) 7573.

Téléphone Bell du Canada, bill (n° 81) concernant la compagnie du, 1ère l., 1034; 2e l., 1347; comité, 4051, 4303, (int. Lennox) 4358; comité, 4496, 6147 et suiv.; (motion Bureau pour 3e l., 6489; amendement Maclean, 6493, mis aux voix et rejeté, 6494; 3e l., 6495.

Terrains marécageux: classification, cession, inspection, (int. Staples) 463.

Terrebonne: quai, construction, (int. Léonard) 471; bureau de poste, recettes et dépenses, (int. Léonard) 2791.

Terre-Neuve et Antilles, réunion au Canada, (int. Martin) 345.

Terres fédérales: ventes dans l'Alberta et la Saskatchewan, (int. Foster) 200, 335; ventes dans ces deux provinces pour fins d'irrigation, (mot. Ames pour doc.) 215; transport de droits de propriété par compagnies de chemins de fer, (mot. Ames pour doc.) 215; concession par le Parlement à des compagnies de chemins de fer, (mot. Ames pour doc.) 216, (int. McCarthy) 2137; titres, y compris le nombre d'acres émis, octrois en commutation, etc., (mot. Ames pour doc.) 216, 1910, 2338; terres autres que des homesteads, ventes, (mot. McCarthy) 217; scrip

Tarif—*Suite.*

en argent racheté au moyen d'achat de terres fédérales, (mot. Roche pour doc.) 217; scrip en terres, émis avant ou depuis le 1er juillet 1896 jusqu'au 31 décembre 1905, et depuis le 1er juillet 1904 jusqu'au 31 décembre 1905, (mot. Roche pour doc.) 217, 218; affermage de terres boisées, (mot. Foster pour doc.) 219, 799; ventes de terres au Manitoba et au Nord-Ouest, (int. McCarthy) 334; vente ou affermage de terres boisées, (mot. Foster pour doc.) 357; terres ci-devant réservées pour coupe du bois et du foin, accordées comme homesteads, (mot. Lake pour doc.) 444; terres vendues par plus d'une demi section, de 1903 à 1905, (int. Sproule) 587; (mot. Sproule pour doc.) 800; terres concédées aux chemins de fer, obligation, pour les compagnies, d'en faire le choix, (int. Alcorn) 588; choix complété, (int. Roche) 795; obligation de compléter choix, (avis de motion Roche) 920; (mot. Roche) débat, 922 et suiv.; 1051 et suiv.; (mot. Roche mise aux voix et repoussée) 1115; terres de l'Alberta et de l'Athabaska, décret à ce sujet, (int. Lefurgey) 1426; (mot. Lefurgey pour doc.) 1799; vente de 250,000 acres à A. B. Davidson et ses associés, subséquemment "compagnie des terres de la vallée de la Saskatchewan", (mot. Alcorn pour doc.) 1622, 1624; "cassage" de 10,000 acres aux frais de l'Etat, (mot. Barker pour doc.) 1625, 1910; bureau des terres à Calgary, construction, dépenses, (int. McCarthy) 1733; demande d'achat de terres situées entre Calgary et Edmonton, de la part d'un syndicat, (int. McCarthy) 1733; terrains houillers, vendus ou autrement cédés, de 1896 à 1905, (mot. Foster pour doc.) 1798; demande d'achat par C. F. Caldwell, (mot. Reid pour doc.) 1798, 2607; achat de terres par compagnies, syndicats, etc., (int. Borden) 1919, 1925, 2769, 2963, 3152, 3358; vente de terres à M. Philip Parke, (int. Ames, 1921; vente de terre à M. Claudius Scotney, (int. Ames) 1922; ventes de terres au syndicat Walsh dans l'Alberta ou la Saskatchewan, (mot. McCarthy pour doc.) 1927; qui était commissaire des terres fédérales en 1902, 1903 et 1904? (int. Foster) 2332; choix de terres par le chemin de fer canadien du Nord, (int. Roche) 2795; titres de terres émis au Manitoba, dans l'Alberta et la Saskatchewan, (mot. Ames pour doc.) 3001; terres choisies par la compagnie du chemin de fer canadien du Nord, titres délivrés, (mot. Roche pour doc.) 3025; administration des terres fédérales, (observ. Ames) débat: M. Ames, 3178; M. Sifton, 3199; M. Turriff, 3204; M. M. S. McCarthy, 3217; explication de M. M. S. McCarthy, au sujet d'un homestead acheté par l'hon. sénateur Ross, 3315; M. Devlin, 3226; M. Adamson, 3234; M. Lake, 3241, 3243; M. McIntyre, 3256; M. Sproule, 3261; M. Chisholm, 3262, 3265; M. McCraney, 3270; bill (n° 163) autorisant l'échange de certains terrains affectés au soutien des écoles, contre d'autres terres fédérales, 1ère l., 3314; 2e l., et comité, 4008; comité, 5321; 3e l., 5325; terres affectées à la colonisation, (mot. Foster pour doc.) 4050, 4133; ventes de terres dans la Colombie-Anglaise, (int. Ames) 4063; avis de motion Borden pour nomination d'un comité d'enquête au sujet de l'admi-

Terres fédérales—*Suite.*

- nistration et de la vente des terres fédérales, 4130; motion Borden, 4265 et suiv.; (débat: M. Borden, 4265; l'hon. M. Oliver, 4295-4305; M. Bristol, 4329; M. Bole, 4344; M. Lake, 4358; l'hon. M. Sifton, 4375, 4719; l'hon. M. Foster, 4432; M. Turriff, 4460-4471; M. Bennett, 4491-4508; M. Adamson, 4526; M. M. S. McCarthy, 4546; M. Crawford, 4683; M. Ames, 4708; M. Burrows, 4719; M. W. J. Roche, 4728; M. Guthrie, 4763; M. Sam. Hughes, 4785; sir Wilfrid Laurier, 4793; M. Osler, 4803; M. Bourassa, 4805; (motion Borden mise aux voix et rejetée) 4810-11-12; vente de terres de plus de 160 acres, depuis le 1er janvier 1905, (int. Lake) 5637; service extérieur, dépenses casuelles, appointements, etc., (sub.) 5751, ventes de terres dans la Colombie-Anglaise, (int. Ames) 5895; arpentages, plans, irrigation des terres fédérales, etc., (sub.) 6027; service extérieur, appointements, (sub.) 6084; dépenses casuelles et appointements, (sub.) 6088; terres boisées de l'ouest, protection, inspection, etc., (sub.) 6088; arpentage, (sub.) 6127.
- Terres scolaires: combien vendues? (int. Ames) 197, 198.
- Territoires du Nord-Ouest: administration: crédit supplémentaire pour les régistres, (sub.) 5665; asiles d'aliénés, écoles, etc., (sub.) 6025; chemins et ponts de colonisation, (sub.) 7192.
- Théâtres: droits sur annonces et affiches, (int. Macdonell) 5642.
- Thessalon: bureau de poste, qui en est le directeur? (int. Blain) 2337; le loyer des tiroirs lui appartient-il? date de son dernier rapport, (int. Boyce) 2798.
- Thorndale: bureau de poste, où situé et par qui dirigé? (int. Elson) 1023, (mot. Elson pour doc.) 1033.
- Toronto: observatoire météorologique, déplacement, (int. Kemp) 130; travaux à l'entrée est du port, (mot. Macdonell pour doc.) 1032; prolongement du brise-lames, (mot. Macdonell pour doc.) 1032; vieux fort, transfert à la municipalité, (int. Macdonell) 1422; ville de Toronto, bill (n° 137) et relatif, 1ère l., 1801; 2e l., 2128; compagnie de la gare commune de Toronto, bill (n° 138) et relatif (voir "Compagnie," lettre "C."); nouvel hôtel central des postes, (int. Macdonell) 5641; construction de casernes près de Toronto, (int. Macdonell) 5641; incendie de l'hôtel des postes, (observ. Macdonell) 2300; dragage, (int. Macdonell) 4913; douane, améliorations, (sub.) 6929; édifices fédéraux, (sub.) 6930; salle d'exercice, (sub.) 6931; édifice militaire, (sub.) 6931; hôtel des postes, nouvelle succursale, (sub.) 6931; port, entrée est, améliorations, (sub.) 7189; hôtel des postes, (sub.) 7235.
- Townships: manuel indicateur, publication, (int. Ames) 601.
- Transports: commission, (mot. Bennett pour doc.) 209; rapport de la commission, dépôt, (int. Borden) 220; impression et distribution, (int. Bennett) 443, 796, 1145, (mot. Bennett) 1736; dépôt et étude du rapport, (mot. Bennett) 2099 et suiv., débat: M. Bennett, 2099; M. Hall, 2114; (mot. Hall pour doc.) 3361 et suiv.; débat: M. Hall, 3361; M. Sam. Hughes, 3367; M. Watson, 3370; M. J. T. Schell, 3375; M. Devlin, 3392; frais de la commission, (sub.) 7217.
- Travail: bill (n° 109) abrogeant la loi concernant la compilation et la publication de données statistiques, 1ère l., 1615; 2e l., et comité, 2220, 2221; 3e l., 2221; bureau canadien du Travail, à Londres, fausses informations fournies, (int. Smith) 3495; (mot. Macdonell pour adoption des vues exprimées par M. Smith) 4681; département, (sub.): frais de gestion, appointements et dépenses casuelles, 7653; impressions, papeterie, y compris "Gazette du Travail," etc., 7653; titres décernés à des employés, (int. Blain) 7654.
- Travaux publics: dans le comté de Prince, I. P.-E., dépenses (int. Lefurgey) 2330; département, (sub.) arbitrages et sentences arbitrales, 6956; comités et autres employés, 6958; appointements et dépenses, 385, 392, démission de M. Taylor, sous-architecte en chef, 7218; paiements pour services de surcroît, (int. Foster) 796; travaux publics exécutés dans chaque province, (int. Armstrong) 3329; divers, (sub.) 7249.
- Traverses de chemins de fer: achat au Nouveau-Brunswick, (int. Ames) 2334.
- Treizième dragons écossais, démission du commandant Smart, (observ.) 5498.
- Trois-Rivières: salle d'exercice militaire, construction, coût, (int. Worthington) 3332; édifice public, (sub.) 6922; ports, quais, dans les eaux estuaires, (sub.) 7174.
- Tubes et tuyaux en fer, importés, droits, (int. Clements) 180.
- Tyner's-Head: sifflet de brume, coût, (int. Stockton) 2333.
- USURE: bill (n° 11) y relatif, (voir "Prêteurs d'argent," lettre P.)
- VACANCES, 3.
- Vancouver: station agronomique, établissement, (int. Herron) 594; essayerie, frais d'entretien, (sub.) 6094; édifice public, (sub.) 6948.
- Vaughan, William Napoleon, bill (n° 180) pour lui faire droit, 1ère l., 4559; 2e l., 5071; comité et 3e l., 6189-90.
- Vétérans canadiens, services rendus lors des incursions féniennes, récompense, (mot. Monk), débat, 633 et suiv.; (mot. Monk mise aux voix et repoussée) 670.
- Viande: importée au Canada, (int. Sproule) 182; viande en conserves, importée au Canada, (int. Chisholm) 5127.
- Victoria, C.-A., dragage et déblai de roches, etc., (sub.) 7191.
- Volailles: stations d'engraissement, recettes et dépenses, (int. Taylor) 606.
- WAGNER, Philip, emploi, (int. Foster) 209, (mot. Foster pour doc.) 356; avis de mot. Foster) 5314; mot. Fowler pour destitution) 5706 et suiv.; amendement, 5706, mis aux voix et rejeté, 5750.
- Wagons: officiels ou réservés, achat depuis 1896, (mot. Foster pour doc.) 869; nombre et coût, (int. Wilmot) 1018; wagons pour le Gouverneur général, achat, (sub.) 7723.
- Welton, Ont., directeur de la poste, (L. L. Galihier), destitution et remplacement, (int. Wilson) 865.
- Westville, édifice public, (sub.) 6915.
- White, hon. Peter, décès, éloge par sir W. Laurier, 2607, et par M. R. L. Borden, 2608.
- Wiallard, René A., transfert et appointements, (sub.) 5013-14; 7774.
- Wiley, Daniel, emploi, (int. Elson) 1020.

- Williams, J. J., renvoi, (int. McLennan) 3000.
 William's-Head, C.-A., quarantaine, employés, (int. Taylor) 5640.
- Wilson's-Beach: brise-lames, construction, (int. Ganong) 594; coût, (int. Ganong) 787.
- Wingham : édifice public, coût, (int. Gunn) 1621.
- Winnipeg : grève des employés de tramways, (int. Bergeron) 1307 ; ouvriers plâtriers, salaires raisonnables, (int. Smith) 1423 ; imprimeurs anglais, plaintes, (int. Verville) 590, 1430 ; (mot. Verville pour doc.) 1033, 1431 ; magasins militaires, (sub.) 6932 ; nouveau bâtiment pour les immigrants, (sub.) 6932 ; quartier des sous-officiers, (sub.) 6932 ; nouvel hôtel des postes, (sub.) 6932 ; station postale au nord de la voie du Pacifique-Canadien, (sub.) 6940 ; ancien bâtiment pour les immigrants, (sub.) 7237.
- "Woman's Art Association of Canada", (voir "Association", lettre "A").
- Wood Island, I. P.-E., brise-lames, réparations, (int. Martin) 343.
- Woodstock, N.-B. : directeur de la poste, congé d'absence, (int. Ganong) 1429, nomination de M. C. L. Smith, (int. Ganong) 1617 ; perception des douanes, (int. Ganong) 3331 ; salle militaire, etc., (sub.) 6915.
- Wright, Frederick William, bill (n° 193) tendant à lui faire droit, 1ère l., 5206 ; 2e l., 5360 ; comité et 3e l., 6189.
- Wurtz, Henry, junior, bill (n° 106) concernant demandes de brevets, 1ère l., 1517 ; 2e l., comité et 3e l., 2266.
- YOUNG, hon. John, érection d'un monument à Montréal, bill (n° 55) permettant aux commissaires du port d'y contribuer, 1ère l., 680 ; 2e l., comité et 3e l., 2251.
- Yukon : Juges, frais de déplacement, allocations de subsistance, (sub.) 507 ;
 Douanes : dépenses, (sub.) 534 ;
- Yukon—*Suite*.
- Pluie artificielle, (observ. Foster), débat, 578 et suiv. ; marché à ce sujet, décret, (mot. Foster pour doc.) 869, 1044, 2142 ; les essais de M. Hatfield pour produire pluie artificielle n'ont pas réussi, (observ. Foster) 7387 ;
- Indiens : fonds de secours et soins médicaux, 1253 ; éducation, 1275 ; nombre, écoles, agents, réserves, etc., (int. Armstrong) 2335, (mot. Armstrong pour doc.) 3023 ;
- Ordonnances du conseil, (mot. Ingram pour doc.) 1393 ;
- Concessions minières : intervention de M. Belcourt, (observ. Foster), débat, 1564 et suiv. ; concession à Ray et Bronson, date, conditions, etc., (int. Foster) 1801, annulation, (int. Borden) 1911, (observ. Borden), débat, 6726 et suiv. ;
- Télégraphes : réseau du Yukon, coût, recettes et dépenses, (int. Blain) 1920 ; (sub.) 6962, 7218 ;
- Or, extrait de 1897 à 1905, valeur, (int. Blain) 2091 ; droit régalien, perception, inégalité, (observ. Borden) 7856 ;
- Yukon : bill (n° 153) modifiant les lois minières y applicables, 1ère l., 2513 ; 2e l. et comité, 3500 ; comité, 4915 ; 3e l., 4918 ; amendements du Sénat, 7020, adoptés, 7021.
- Conseil électif, création, (int. Borden) 2959.
- Or : droit régalien, combien perçu ? (int. Sproule) 5126.
- Besoins administratifs, (observ. Thompson), débat, 5229 ; M. Thompson, 5229 ; l'hon. M. Oliver, 5236 ; M. R. L. Borden, 5238.
- Yukon, (sub.) : administration, 6053 ; au conseil local pour entretien et réparation des chemins, 6082 ; enquête au sujet du bois, rapport, (int. Foster) 6993 ; frais de séjour des magistrats, (sub.) 7730 ; concessions forestières, (mot. Foster pour doc.) 7857.

